

**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR
2015/2016**



TII

O Golfo da Guiné, um novo fenómeno na pirataria marítima depois da Somália: Implicações globais para a Aliança Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em particular

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS OU DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA.

**Dinis Filipe Vargas Cabrita
1TEN M**



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**O Golfo da Guiné, um novo fenómeno na pirataria marítima
depois da Somália: Implicações globais para a Aliança
Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em
particular**

Primeiro-tenente Dinis Filipe Vargas Cabrita

Trabalho de Investigação Individual do CPOS M

Pedrouços 2016



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS

**O Golfo da Guiné, um novo fenómeno na pirataria marítima
depois da Somália: Implicações globais para a Aliança
Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em
particular**

Primeiro-tenente Dinis Filipe Vargas Cabrita

Trabalho de Investigação Individual do CPOS M

Orientador: CTEN M António Mateus Anjinho Mourinha

Coorientador: CTEN M Paulo Jorge de Carvalho Alonso Lindo

Pedrouços 2016



Declaração de compromisso Anti-Plágio

Eu, Dinis Filipe Vargas Cabrita, declaro por minha honra que o documento intitulado “Golfo da Guiné, um novo fenómeno na pirataria marítima depois da Somália: Implicações globais para a Aliança Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em particular” corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida enquanto auditor do Curso de Promoção a Oficial Superior 2015/2016 no Instituto Universitário Militar e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, 30 de junho de 2016



Agradecimentos

A todos aqueles que tornaram possível a realização deste Trabalho de Investigação.

Ao Capitão-Tenente Anjinho Mourinha, orientador do estudo, pela disponibilidade, pelas sugestões, pelas referências bibliográficas e todas as revisões.

Ao Capitão-Tenente Alonso Lindo, coorientador do estudo, pela disponibilidade.

Em especial, à minha mulher, Sílvia, por ter ido à dobra, minimizando as minhas ausências.

Aos meus dois filhos, Leonor e Vasco, por terem compreendido a minha falta de tempo para as brincadeiras.



Índice

Índice	i
Resumo	iv
<i>Abstract</i>	v
Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos	vi
Introdução	9
1. Aspetos centrais da investigação	12
1.1. Processo de revisão da literatura.....	12
1.2. Modelo de análise	12
1.3. Metodologia.....	15
2. Relevância geopolítica do Golfo da Guiné na geoestratégia do Atlântico Sul	16
2.1. A relevância geoestratégica do Atlântico Sul	16
2.2. O espaço geopolítico do Golfo da Guiné.....	17
3. Ilícitos marítimos no Golfo da Guiné	21
3.1. Estados Frágeis e insegurança marítima.....	21
3.2. Pirataria e roubo armado contra navios	22
3.3. O impacto da pirataria no Golfo da Guiné.....	23
4. Implicações económicas securitárias da pirataria no GdG para o Ocidente.....	25
4.1. Os recursos naturais do Golfo da Guiné	25
4.2. Partilha de interesses entre a União Europeia e o Golfo da Guiné	27
4.3. A segurança energética da União europeia e o potencial papel de Portugal	28
5. Iniciativas de cooperação para a segurança marítima no Golfo da Guiné.....	31
5.1. Nações Unidas	31
5.2. Iniciativas Africanas	32
5.2.1. Estratégia Marítima Integrada de África 2050.....	32
5.2.2. Código de Conduta de Yaoundé	33
5.3. União Europeia	33
5.4. NATO	35
5.5. G7 ++ <i>Friends of Gulf of Guinea</i>	35
5.6. Outras iniciativas	36



Conclusões.....	37
Bibliografia.....	39

Índice de Anexos

Anexo A — Estados Frágeis em 2015 segundo o <i>Found for Peace Index</i>	Anx A-1
Anexo B — Movimentos comerciais de petróleo e GNL por via marítima	Anx B-1

Índice de Apêndices

Apêndice A — Caraterização de pirataria e roubo armado contra navios	Apd A-1
Apêndice B — Fornecimento de gás natural na UE, Suíça e Turquia	Apd B-1
Apêndice C — Mecanismos de controlo e coordenação marítima no GdG	Apd C-1
Apêndice D — Regulamentação e iniciativas marítimas em curso em África	Apd D-1
Apêndice E — Iniciativas da União Europeia para o Golfo da Guiné	Apd E-1
Apêndice F — Iniciativas bilaterais de cooperação no Golfo da Guiné.....	Apd F-1

Índice de Figuras

Figura 1 - <i>Pentagon's New Map</i>	14
Figura 2 - ZEE e densidade populacional dos países do Golfo da Guiné	17
Figura 3 - Limites marítimos e campos de exploração de hidrocarbonetos no GdG	18
Figura 4 - Estados-membros da CCG, ECOWAS e ECCAS	19
Figura 5 - Estados Frágeis do Golfo da Guiné e os principais problemas da região.....	22
Figura 6 - Ataques de piratas e assalto armado contra navios no GdG (2012 a 2014).....	23
Figura 7 - Distribuição mundial das reservas provadas de petróleo em 2014 (%).....	25
Figura 8 - Principais movimentos comerciais de petróleo por via marítima.....	26
Figura 9 - Principais movimentos comerciais de GNL por via marítima.....	27
Figura 10 - Importações de gás natural (%) da UE em 2014	28
Figura 11 - Cadeia de distribuição de GNL.....	29
Figura 12 - <i>Fragile States Index</i> : Fragilidade no mundo em 2015.....	Anx A-1
Figura 13 - Arquitetura Marítima Regional no Golfo da Guiné.....	Apd C-1
Figura 14 - Estrutura do <i>Inter-regional Coordination Centre</i>	Apd C-2
Figura 15 - Países da CPLP no Golfo da Guiné	Apd F-1
Figura 16 - Países francófonos do Golfo da Guiné	Apd F-4



Índice de Tabelas

Tabela 1 – Lista com os trinta Estados mais Frágeis em 2015.....	Anx A-1
Tabela 2 - Movimentos comerciais de petróleo por via marítima em 2014.....	Anx B-1
Tabela 3 - Movimentos comerciais de GNL por via marítima em 2014.....	Anx B-1
Tabela 4 - Fornecimento de gás natural na EU-28, Suíça e Turquia em 2014.....	Apd B-1



Resumo

Este trabalho de investigação procura identificar a crescente relevância geoestratégica que o Atlântico Sul tem vindo a assumir nas Relações Internacionais desde o século XX até à atualidade, demonstrando a influência que o Golfo da Guiné tem nesse processo. A pobreza extrema, o grande número de Estados Frágeis e os recursos energéticos dessa região estão na origem dos ilícitos marítimos que aí se fazem sentir. A segurança energética ocidental exige estratégias de diversificação das importações de hidrocarbonetos face ao Médio Oriente e à Rússia. Com efeito, a Aliança Atlântica, a União Europeia e Portugal, em particular, estão preocupados com o crescente clima de insegurança no Golfo da Guiné, procurando concertar os seus esforços com os atores regionais de modo a conseguir providenciar ferramentas àqueles Estados para que, autonomamente, alcancem a governança que lhes permita garantir a segurança marítima na região, gerar confiança internacional e providenciar dignidade social e económica às suas populações para que prosperem. Para alcançar este desiderato recorreremos a uma metodologia de base raciocínio indutivo fundamentada por uma estratégia de investigação qualitativa documental, tendo como desenho de pesquisa o estudo de caso do Golfo da Guiné.

Palavras-chave

Segurança Marítima; Golfo da Guiné; Hidrocarbonetos; Pirataria; NATO; União Europeia; Portugal.



Abstract

This research paper seeks to identify the growing geostrategic importance that South Atlantic Ocean has assumed in International Relations from the twentieth century to the present day, showing the influence that the Gulf of Guinea has in this process. Extreme poverty, the large number of Fragile States and the energy resources of the region are at the origin of maritime criminality that there are felt. Western energy security requires diversification strategies of hydrocarbons imports from Middle East and Russia. Indeed, the Atlantic Alliance, the European Union and Portugal, in particular, are concerned about the growing of insecurity in the Gulf of Guinea, seeking to coordinate their efforts with regional actors in order to provide tools to those States to, autonomously, achieve governance that enables them to ensure maritime security in the region, generate international confidence and provide social and economic dignity that allow their populations to thrive. To achieve this goal we use an inductive reasoning based methodology supported by documentary qualitative research strategy, with the research design study of the Gulf of Guinea case.

Keywords

Maritime Security; Gulf of Guinea; Hydrocarbons; Piracy; NATO; European Union; Portugal.



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

ACOTA	- <i>Africa Contingency Operations Training and Assistance</i>
AFRICOM	- <i>U.S. Africa Command</i>
AIM Strategy	- <i>Africa's Integrated Maritime Strategy</i>
AIRCOP	- <i>Airport Communication Project</i>
AML-WA	- <i>Anti-Money Laundering-West Africa</i>
AMLEP	- <i>African Maritime Law Enforcement Partnership</i>
AMTC	- <i>African Maritime Transport Charter</i>
APEEN	- <i>Associação Portuguesa de Economia da Energia</i>
APS	- <i>African Partnership Station</i>
ASECMAR	- <i>Maritime Security Support Programme</i>
CESA	- <i>Africa Centre for Strategic Studies</i>
CISM-A	- <i>Centro Internacional de Segurança Marítima para o Atlântico</i>
CCM	- <i>Centro de Coordenação Multinacional</i>
CGG	- <i>Comissão do Golfo da Guiné</i>
CNUDM	- <i>Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar</i>
CPLP	- <i>Comunidade dos Países de Língua Portuguesa</i>
CRESMAC	- <i>Centro Regional para a Segurança Marítima na África Central</i>
CRESMAO	- <i>Centro Regional para a Segurança Marítima na África Ocidental</i>
CRIMGO	- <i>Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme</i>
CSM	- <i>Conhecimento Situacional Marítimo</i>
CTM	- <i>Cooperação Técnico-Militar</i>
DCI	- <i>Development Cooperation Instrument</i>
DMA	- <i>Domínio Marítimo de África</i>
ECCAS	- <i>Economic Community of East Africa States</i>
ECOWAS	- <i>Economic Community of West African States</i>
EDA	- <i>European Defence Agency</i>
EEAS	- <i>European External Action Service</i>
EMCDDA	- <i>European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction</i>
EMSA	- <i>European Maritime Safety Agency</i>
EU	- <i>European Union</i>
EUA	- <i>Estados Unidos da América</i>
FOGG	- <i>Friends of the Gulf of Guinea</i>



GdG	- Golfo da Guiné
GoG	- <i>Gulf of Guinea</i>
GNL	- Gás Natural Liquefeito
IAEE	- <i>International Association for Energy Economics</i>
ICC	- <i>Inter-regional Coordination Centre</i>
IcSP	- <i>Instrument Contributing to Stability and Peace</i>
INTERPOL	- <i>International Criminal Police Organization</i>
IMO	- <i>International Maritime Organization</i>
ISEC	- <i>EU Prevention of and Fight against Crime</i>
IUM	- Instituto Universitário Militar
IUU	- <i>Illegal Unreported and Unregulated</i>
ME3	- <i>Meeting Energy and Environmental Economics</i>
MMCC	- <i>Multinational Maritime Coordination Center</i>
MOC	- <i>Maritime Operational Center</i>
MdE	- Memorado de Entendimento
MAOC-N	- <i>Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics</i>
MEND	- <i>Movement for the Emancipation of the Niger Delta</i>
MOWCA	- <i>Maritime Organization of West and Central Africa</i>
MTISC-GdG	- <i>Maritime Trade and Information Sharing Centre for the GdG</i>
Mtpa	- Milhões de toneladas por ano
NAVAF	- <i>U.S. Naval Forces Africa's</i>
NATO	- <i>North Atlantic Treaty Organization</i>
OBP	- <i>Ocean Beyond Piracy</i>
ONG	- Organização Não-governamental
OESE16	- <i>Obangame Express/Saharan Express 2016</i>
PALOP	- Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa
RECAMP	- <i>Reinforcement Capacities Africaines au Maintenant de la Paix</i>
SPAS	- <i>Sea Power for Africa Symposium</i>
SEACOP	- <i>Seaport Cooperation Project</i>
TWh	- <i>Terawatt hora</i>
UA	- União Africana
UE	- União Europeia
UNOCA	- <i>United Nations Office of Central Africa</i>



UNODC	- <i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
UNOWA	- <i>United Nations Office of West Africa</i>
WAPIS	- <i>West Africa Police Information System</i>
WCO	- <i>World Customs Organization</i>
ZOPACAS	- Zona e Paz e Cooperação do Atlântico Sul
ZEE	- Zona Económica Exclusiva



Introdução

“Não há finais.

Se você pensa que existem, está enganado quanto à sua natureza.

Tudo são inícios. Este é um.”

(Mantel, 2012)

O Golfo da Guiné (GdG) é uma região do Atlântico Sul que possui vastos recursos naturais, porém enfrenta múltiplos desafios de modo a obter um melhor lucro deles (Pacheco, 2015, p. 145). A evolução da tecnologia para a exploração de fontes de energia *offshore* evoluiu de modo a satisfazer a crescente demanda de energia num mundo em desenvolvimento. O GdG beneficiou com essa evolução. Atualmente aquela região produz cerca de 70% do petróleo e gás natural de toda a África, sendo que o continente africano constitui 7,6% das reservas de petróleo e de gás natural provadas a nível mundial (BP, 2015, pp. 6-20).

Com efeito, esta região representa uma grande importância para a segurança energética ocidental, permitindo uma estratégia de diversificação das importações de hidrocarbonetos do Médio Oriente e da Rússia. Apesar do potencial de riqueza da região ao nível dos recursos naturais, a pirataria e roubo armado contra navios é um fenómeno que assola o GdG e inibe a capacidade de gerar riqueza e progresso social, situando-se na região um número significativo de Estados Frágeis (Rodrigues, 2014, p. 4).

O ilícito da pirataria incide sobre os recursos de hidrocarbonetos da região, e tal como aconteceu na Somália, poderá trazer problemas para as diversas estratégias de diversificação energética ocidentais. Contribui para o desequilíbrio da região e insere-se num contexto de pobreza, num clima de crescente insegurança regional e de conflitos étnicos provocados pelos movimentos fundamentalistas *Boko Haram* e *Movement for the Emancipation of the Niger Delta* (MEND), traduzindo-se em instabilidade política regional com consequências à escala global. O tema que nos propomos a desenvolver no nosso estudo é “O Golfo da Guiné, um novo fenómeno na pirataria marítima depois da Somália”.

Verificamos na região um grande envolvimento internacional com vista à resolução dos problemas da segurança marítima, múltiplas iniciativas de vários países e organizações têm sido implementadas. Neste âmbito e enquadrado no nosso tema, o objeto da investigação é “Implicações globais para a Aliança Atlântica, para a União Europeia (UE)



e para Portugal em particular”. Com o intuito de restringir o nosso tema à sua abordagem conceptual, o estudo será delimitado:

- i) Temporalmente: Do último quartel do século XX à atualidade;
- ii) Geograficamente: Ao Golfo da Guiné, área marítima compreendida entre Cabo Verde, no norte, e Angola, no sul. Abordando as consequências do ilícito da pirataria no mundo ocidental;
- iii) Fenomenologicamente: Ao fenómeno da pirataria e aos fenómenos correlacionados com o roubo armado contra navios, abordando as implicações para a Aliança Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em particular.

Partindo do nosso tema de estudo “O Golfo da Guiné, um novo fenómeno na pirataria marítima depois da Somália”, dentro do quadro da segurança marítima, o nosso objetivo geral é: “Implicações globais da pirataria no Golfo da Guiné para a Aliança Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em particular”. Não deixando de fazer a ligação com as diversas organizações e países que têm ou poderão vir a ter ligações naquela região. Com efeito, foram identificados os seguintes objetivos específicos (OE) para a nossa investigação:

- i) OE 1: Identificar a relevância geopolítica do Golfo da Guiné na geoestratégia do Atlântico Sul;
- ii) OE 2: Caracterizar os ilícitos marítimos no GdG;
- iii) OE 3: Caracterizar as iniciativas de cooperação para a segurança marítima no GdG;
- iv) OE 4: Identificar as implicações económicas securitárias para a Aliança Atlântica, União Europeia e Portugal no GdG;
- v) OE 5: Identificar as iniciativas de cooperação para a segurança marítima no GdG;

A nossa investigação centra-se no fenómeno da pirataria e roubo armado que atualmente ocorre nas águas do Golfo da Guiné, uma região com grande importância em termos políticos, económicos e energéticos para o ocidente. Neste contexto, propomo-nos responder à seguinte questão central: “Quais são as implicações da pirataria no Golfo da Guiné para a Aliança Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em particular?”

Na sequência desta questão central e considerando os objetivos específicos acima referidos, foram equacionadas cinco questões derivadas (QD):

- i) QD 1: Qual é a relevância geopolítica do GdG na geoestratégia do Atlântico Sul?
- ii) QD 2: Em que consistem os ilícitos marítimos no GdG?
- iii) QD 3: Quais as iniciativas de cooperação para a segurança marítima no GdG?



iv) QD 4: Quais as implicações económicas securitárias para a Aliança Atlântica¹, União Europeia e Portugal no GdG?

v) QD 5: Quais são as iniciativas de cooperação para a segurança marítima no GdG?

A metodologia utilizada na nossa investigação teve como base um raciocínio indutivo ancorado com uma estratégia de investigação de natureza qualitativa, de base documental. O desenho de pesquisa adotado foi o estudo de caso.

Esta investigação desenvolve-se ao longo de cinco capítulos essenciais. O primeiro capítulo aborda os aspetos essenciais da investigação, nomeadamente a revisão da literatura, o modelo de análise e a metodologia. Seguidamente, num segundo capítulo, identificamos a crescente importância geoestratégica do Atlântico Sul ao longo do século XX, enquadrando a influência que o espaço Geopolítico do Golfo da Guiné tem neste fenómeno, procurando demonstrar o valor político e económico da região. A acessibilidade aos recursos energéticos no Golfo da Guiné abriu caminho a uma forte onda de criminalidade que caracterizaremos no terceiro capítulo, enquadrando com os Estados Frágeis na região e os problemas de insegurança marítima daí resultantes, nomeadamente a pirataria marítima e o roubo armado contra navios, abordando estes conceitos à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNDUM) e do *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships* da *International Maritime Organization* (IMO), com o objetivo de associá-los à insegurança marítima nesta parte do Atlântico Sul e à inerente dificuldade da sua criminalização. No quarto capítulo, caracterizamos os recursos naturais no Golfo da Guiné, em concreto os hidrocarbonetos, relacionando-os com os interesses comuns da UE, de Portugal e demais países da NATO, particularmente no que respeita à potenciação das suas estratégias de diversificação de fontes energéticas, minimizando assim a dependência destes face ao Médio Oriente e à Rússia. O quinto capítulo encerra a nossa investigação. Neste capítulo caracterizamos as iniciativas de cooperação criadas em prol de um ideal de segurança marítima no Golfo da Guiné, procurando demonstrar a sua génese e interligação entre os vários atores.

¹ Doravante designada por NATO (*North Atlantic Treaty Organization*).



1. Aspetos centrais da investigação

“Se vi mais longe, foi por estar sobre os ombros de gigantes.”

(Newton, 1675)

1.1. Processo de revisão da literatura

A nossa investigação teve como ponto de partida uma fase exploratória onde demos início a um processo de pesquisa com o objetivo de definir e delimitar o tema e o objeto de estudo da nossa investigação, formular o problema de investigação, definir a base concetual, bem como definir o estado da arte (IESM, 2015, p. 47).

No processo de revisão da literatura, de modo a encontrar a definição inicial do estado da arte acerca do fenómeno da pirataria no Golfo da Guiné e implicações globais para a NATO, para a UE e para Portugal, procuramos saber quais os conceitos desenvolvidos e se existem questões de investigação não respondidas (Bryman, 2012, p. 98). Encontramos no meio científico alguns autores, que constam da bibliografia deste estudo, com trabalhos realizados sobre o Golfo da Guiné que ajudaram a definir o caminho que levou à presente investigação, a qual foi realizada com recurso a pesquisa bibliográfica e documental na biblioteca do Instituto Universitário Militar (UIM) e com o recurso à internet. As plataformas *online* proporcionaram uma grande mais-valia para a nossa recolha de informação, nomeadamente o Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal (RCAAP).

As citações e bibliografia foram efetuadas de acordo com o sistema autor-data, utilizando o estilo Harvard-Anglia (2008), com recurso ao sistema de referenciação automática do processador de texto “*Microsoft Word 2013*”.

1.2. Modelo de análise

A nossa investigação tem como base concetual a perspetiva geoestratégica e de segurança marítima de Thomas Barnett definida em *The pentagon's new map - War and peace in the twenty first century* (2004). Esta perspetiva é desenvolvida no seguimento das teses de Mahan e Corbett, considerados os principais teorizadores do poder marítimo, cujas principais ideias vamos abordar para chegar à tese de Barnett, que constitui o modelo de análise do nosso estudo.

O almirante americano Alfred Thayer Mahan (1840-1914) é um dos primeiros teorizadores do poder marítimo, ao analisar os fatores que permitiram à Inglaterra alcançar



a hegemonia global, recomendou aos Estados Unidos que, sem confronto, procurassem estabelecer formas de cooperação entre os dois países de modo a que mantivessem os mares abertos ao comércio para proveito mútuo (Freedman, 2013, p. 116). Essa cooperação seria conseguida através da demonstração de um forte poder naval; de uma grande marinha mercante; de bases navais; de estaleiros e portos eficientes estabelecidos por todo o mundo; e do controle de *choke points*² (Bonfim, 2005, p. 57).

O geostrategista inglês Julian Corbett (1854-1922) aprofunda a teoria do poder marítimo de Mahan enquadrando-a com determinadas perspetivas de Clausewitz³, na medida em que admite a possibilidade de algo mais do que apenas batalhas decisivas em guerra ilimitada, defendendo ações conjuntas entre os exércitos e as marinhas, rejeitando a máxima de concentração de forças de Mahan (Freedman, 2013, pp. 118-119).

Corbett considera que a grande estratégia reside na pressão sobre a sociedade e governo do inimigo, tendo em consideração as relações internacionais e os fatores económicos, aos quais os propósitos da guerra devem ser subordinados. O seu objetivo principal seria o controlo das vias de comunicação e proteção do comércio marítimo, sem necessidade da eliminação da esquadra inimiga, propondo a proteção do tráfego marítimo, essencialmente, através de bloqueios (Freedman, 2013, p. 119).

Mahan e Corbett, contemporâneos num período anterior à massificação das redes viárias e ferroviárias, ao aparecimento do submarino e do avião, elaboraram as suas teorias descurando os avanços tecnológicos e seus novos produtos, considerando que a hegemonia do Estado seria alcançada pelo domínio militar. Este alheamento da tecnologia, o fenómeno da globalização e o aparecimento de atores não estatais na cena internacional faz com que aquelas teorias estejam desatualizadas. Atualmente é aceite que o poder de um Estado deve formar-se na combinação de quatro domínios: político, económico, militar e psicossocial (Monteiro, 2009, p. 389).

Contudo, as doutrinas de Mahan e Corbett ainda constituem importantes referências para a compreensão da importância do mar e para a definição de uma estratégia marítima para o século XXI. Um exemplo desse facto é Thomas Barnett, geostrategista e analista militar americano. Considerado um dos atuais seguidores da doutrina de Corbett, na medida em que desenvolve uma teoria na qual defende uma *US Navy* cada vez mais direcionada para *small-wars* em detrimento da anterior vocação para a *big-war*. Barnett

² *Choke point* é um ponto de estrangulamento estratégico, sob a forma de estreito ou canal pode ser fechado ou bloqueado de modo a impedir o tráfego marítimo.

³ Clausewitz (1780-1831) foi um general, estrategista militar e teórico da guerra do Reino da Prússia.



defende uns EUA com um papel mais ativo na luta contra extremismos e na garantia da segurança marítima global, de uma forma cooperativa (Monteiro, 2009, p. 388).

Esta teoria, caracterizada no seu livro *The pentagon's new map - War and peace in the twenty first century* (2004), faz a divisão do mundo em regiões globalizadas e regiões desconectadas do Sistema Internacional (figura 1), as quais designou por *Functioning Core* e *Non-Integrating Gap*, respetivamente.

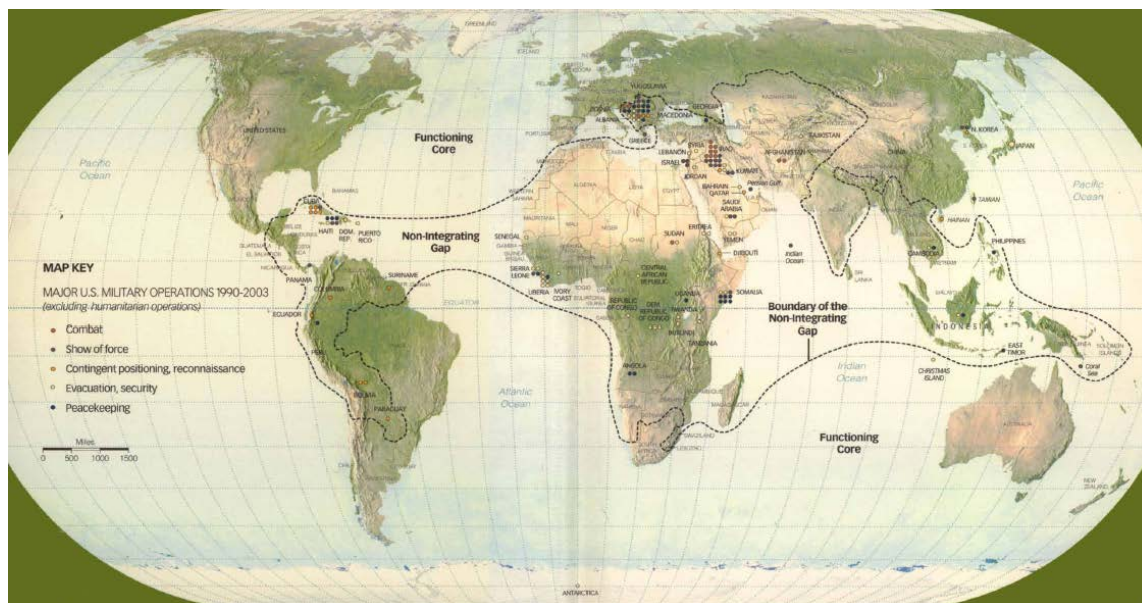


Figura 1 - *Pentagon's New Map*

Fonte: (Barnett, 2004)

O *Functioning Core* é um espaço caracterizado pela globalização enraizada por meio da *Internet*, de transações financeiras, de liberdade de imprensa e de um conjunto de regras de segurança globais. Aqui as economias nacionais estão integradas na economia global, predominam governos estáveis que proporcionam às suas populações um crescente nível de vida e “ocorrem mais mortes por suicídio que por homicídio” (Barnett, 2003).

Em contraposição, o *Non-Integrating Gap* é um espaço constituído pelos países desconectados da economia global e do conjunto de regras que definem a sua estabilidade, onde os regimes políticos são repressivos e predomina a pobreza, a doença e os assassinatos em massa e, mais importante, prevalecem os conflitos crônicos que incubam a próxima geração de terroristas (Barnett, 2004, p. 8). Toda a região do Golfo da Guiné se situa nesse espaço (figura 1).

Barnett, perante este cenário, postula que a erradicação da desconexão acima referida constitui a prioridade de segurança da nossa era, considerando que, através da globalização



podemos aumentar a paz e a prosperidade global. “Exportar” segurança, organização e governança será então a melhor maneira de trazer os países desconectados para a economia globalizada, encolhendo deste modo o *Non-Integrating Gap* e evitando que esses países exportem por sua vez os seus problemas para o *Functioning Core*, e assim afetem o seu equilíbrio (Mourinha, 2014, p. 72).

Para que tal aconteça, os países do *Functioning Core* podem assim, individualmente, através da UE e/ou da NATO, promover ações cooperativas e estabelecer parcerias para fortalecer as instituições e contribuir para a segurança marítima dos países que estão na fronteira do *Non-Integrating Gap*, designadamente na região do Golfo da Guiné, o nosso objeto de estudo.

1.3. Metodologia

A metodologia a que se recorre para a condução da investigação deste estudo encontra-se fundamentada, essencialmente, nas “Orientações metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação” (IESM, 2015).

O método utilizado na nossa investigação é o raciocínio indutivo. Segundo Marconi e Lakatos (2011, p. 53), partindo de dados particulares, suficientemente constatados, infere-se uma verdade geral ou universal, não contida nas partes examinadas. O objetivo dos argumentos é levar a conclusões cujo conteúdo é muito mais amplo do que as premissas nas quais se basearam. Deste modo, o objetivo dos nossos argumentos incide sobre o fenómeno da continuada insegurança marítima na região do Golfo da Guiné, partindo dessa premissa, pretendemos teorizar um conjunto de fatores independentes, que afetam aquela região e têm impacto direto na confiança dos países e organizações ocidentais.

A estratégia de investigação por nós utilizada é de natureza qualitativa com base documental, constituindo-se o investigador como o elemento-chave para a sua consecução na medida em que a interpretação dos fenómenos sociais e a atribuição dos respetivos significados é feita a partir de padrões encontrados nos dados e não através da recolha de dados com o intuito de comprovar teorias ou verificar hipóteses (Vilelas, 2009, p. 105).

O nosso trabalho de investigação é um estudo de caso (Yin, 2005), no qual vamos procurar recolher informação detalhada sobre o Golfo da Guiné, em particular sobre o fenómeno de pirataria que assombra aquela região e o inevitável impacto internacional que dele advém.



2. Relevância geopolítica do Golfo da Guiné na geoestratégia do Atlântico Sul

*“A manobra que traz um aliado para a coligação é tão útil
como aquela que ganha uma grande batalha.”*

(Churchill, 1968)

2.1. A relevância geoestratégica do Atlântico Sul

O Atlântico Sul foi sempre geograficamente periférico às preocupações de equilíbrio mundial e quase sempre ausente de situações de rivalidade entre as superpotências. A sua grande distância de atores hegemónicos como a China e a Rússia, que não têm pontos de apoio na área, fez com que estas potências divergissem o seu interesse para outras zonas do globo e consequentemente o palco dos conflitos. Segundo Reis Rodrigues, este facto contribuiu, em parte, para que a marinha dos EUA apenas no período de 1943-1950 e, posteriormente, em 2008, tivesse tido uma esquadra ativada nesta área (2015, p. 186).

A relativa marginalização estratégica do Atlântico Sul garantiu-lhe a condição de oceano mais pacífico e menos militarizado do mundo, sem que nunca tenha sido afetado por crises ou disputas que afetassem a estabilidade global (Rodrigues, 2015, pp. 187-190). A sua pacificidade apenas foi interrompida durante alguns conflitos de curta duração entre a Alemanha e o Reino Unido, registados durante as Guerras Mundiais, e entre a Argentina e o Reino Unido aquando da disputa de soberania das Malvinas.

Em 1955, a conferência de Bandung trouxe novamente a instabilidade ao Atlântico Sul. O desejo de autodeterminação do Terceiro Mundo e consequente processo de descolonização criou novos Estados africanos governados por regimes ditatoriais de perfil pró-comunista, assentes em forte presença militar russa e cubana, dando origem a profundas guerras civis, como foi o caso de Angola e da Nigéria.

A queda do muro de Berlim em 1989 e o consequente desmoronamento da União Soviética em 1991 travaram a presença comunista em África, contudo a instabilidade regional não desapareceu e, atualmente, apesar dos seus imensos recursos naturais, o Golfo da Guiné domina as agendas de segurança do Ocidente e de alguns países africanos e sul-americanos, essencialmente, devido a três problemas: o narcotráfico; a pesca ilegal e a depredação dos recursos vivos; e a pirataria.

Vários atores manifestam um crescente interesse no GdG, sobretudo devido à possibilidade de diversificação das suas fontes energéticas, estando naturalmente preocupados com os problemas anteriormente referidos. Individualmente destacam-se os



entre 0-15 anos. Estima-se que o país precisará de criar 40 a 50 milhões de empregos adicionais entre 2010-2030, caso contrário, a solução para estes jovens será a migração em busca de mercado de trabalho.

A ZEE da região abrange cerca 3,3 milhões de km², representando um grande esforço de patrulha marítima. Os países da região com maior ZEE são Cabo Verde, Guiné-Equatorial e Angola. As reclamações de extensão da plataforma continental para além das 200 milhas apresentadas, até agora, às Nações Unidas, representam uma área de cerca de 1,1 milhões de km² (Pacheco, 2015, p. 146). Outro fator de relevo são as suas águas interiores, pois contêm algumas das maiores reservas *offshore* de petróleo e gás natural do mundo, especialmente as da Nigéria e de Angola (figura 3).

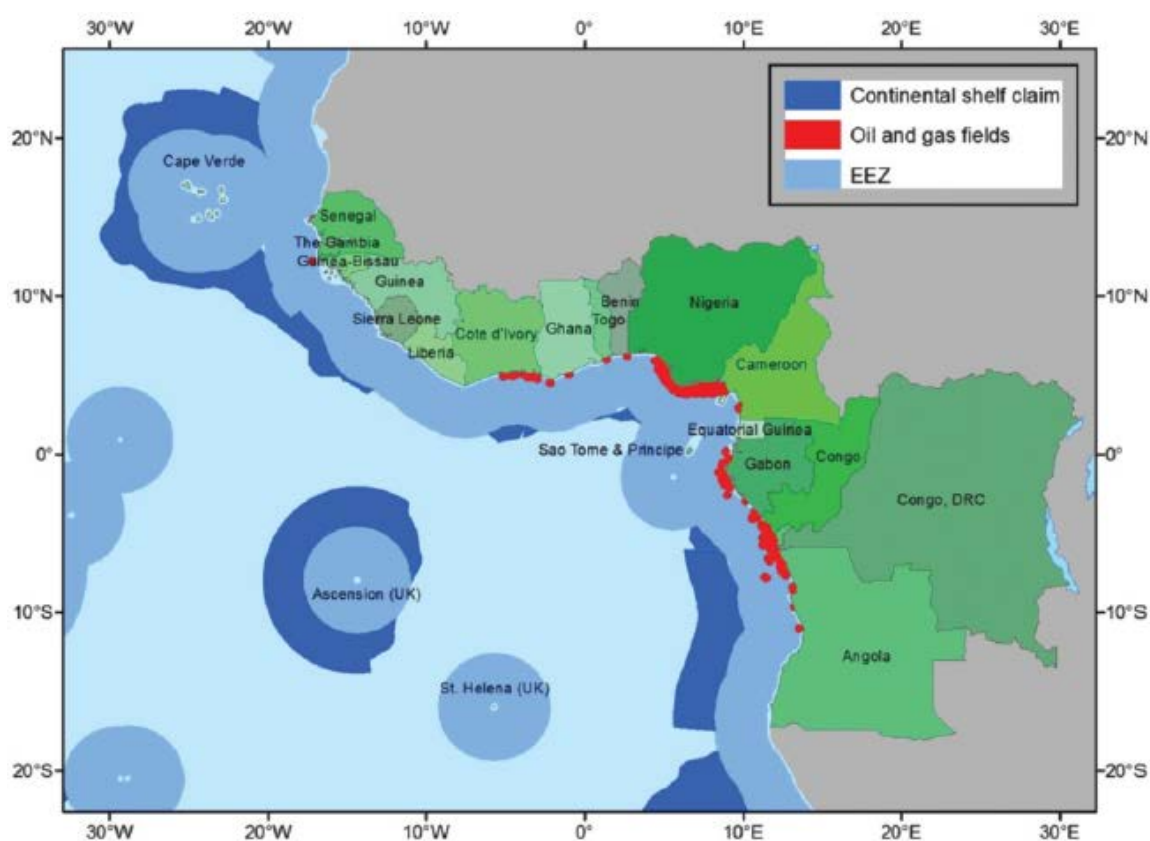


Figura 3 - Limites marítimos e campos de exploração de hidrocarbonetos no GdG

Fonte: (Pacheco, 2015, p. 146)

O Golfo da Guiné constitui um vasto espaço geopolítico e a sua securitização representa grande esforço de coordenação regional. Para facilitar esta tarefa foi criada a Comissão do Golfo da Guiné (CGG) por um tratado assinado em Libreville, no Gabão, em



3 de julho de 2001, sendo atualmente constituída por Angola, Congo, Gabão, Nigéria, São Tomé e Príncipe, Camarões e a República Democrática do Congo (CGG, 2016).

A CGG assume-se como uma ferramenta institucional permanente de cooperação entre os Estados ribeirinhos que compõem a região, com vista à promoção da paz e segurança, em especial no que se refere ao domínio da segurança marítima e ao seu desenvolvimento socioeconómico (CGG, 2016). A comissão efetua a ponte para a harmonização das políticas e das atividades entre instituições já existentes na região, como a *Economic Community of West African States* (ECOWAS) e *Economic Community of East Africa States* (ECCAS).

A ECOWAS foi fundada em 28 de maio de 1975, através do Tratado de Lagos, na Nigéria. É uma união de comércio com 15 membros (figura 4), criada com a finalidade de fomentar o ideal de autossuficiência coletiva dos seus estados-membros através da cooperação económica. As suas atividades económicas geram um PIB combinado de 734,8 bilhões de dólares, centrando-se na indústria, transportes, telecomunicações, energia, agricultura, recursos naturais, comércio, questões monetárias e financeiras, sociais e culturais, mas não estão limitadas a estes sectores (ECOWAS, 2015).

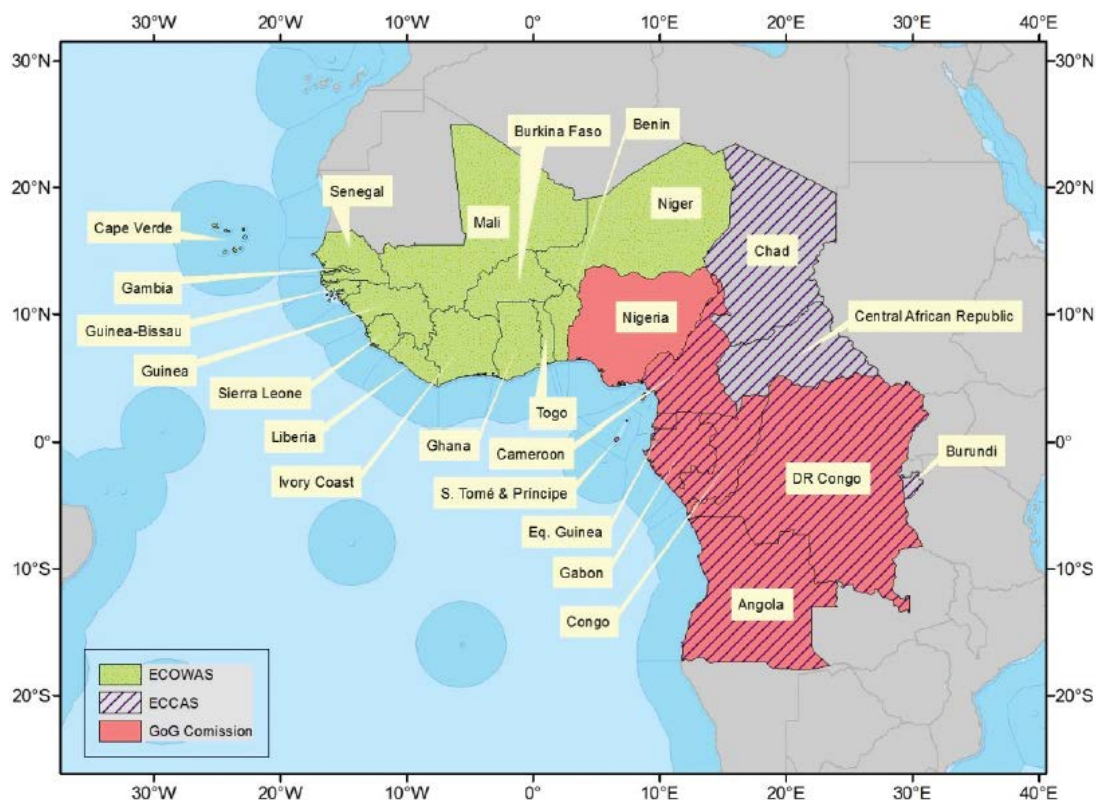


Figura 4 - Estados-membros da CGG, ECOWAS e ECCAS

Fonte: (Pacheco, 2015, p. 152)



A ECCAS foi criada em Outubro de 1983. É constituída atualmente por dez estados-membros (figura 4). Tem como objetivo promover e reforçar a cooperação pacífica entre estados-membros, visa um desenvolvimento económico e social equilibrado e autossustentado que permita alcançar a autonomia coletiva e elevar o nível de vida das populações, contribuindo deste modo para o progresso do continente Africano. As suas atividades tiveram um período de inatividade entre 1992 a 1998 devido à agitação política e social na região, que resultou no conflito armado na maioria dos estados-membros (ECCAS, 2014).



3. Ilícitos marítimos no Golfo da Guiné

“Toda a gente tem um plano até levar um soco na boca.”

- Mike Tyson -

3.1. Estados Frágeis e insegurança marítima

O Golfo da Guiné é uma região caracterizada pela abundância de recursos naturais, nomeadamente hidrocarbonetos. Estes recursos representam uma grande importância para a segurança energética ocidental, pois o controlo da sua exploração garante uma estratégia de diversificação de petróleo e gás natural face ao Médio Oriente e à Rússia. Contudo, esta região é marcada por forte instabilidade política, social e económica, causando o empobrecimento dos países da região.

A segurança marítima é essencial para alcançar a prosperidade e o desenvolvimento económico aumenta a segurança. Os estrategas de defesa norte americanos, entre os quais Thomas Barnett, dizem-se mais preocupados com os Estados Frágeis e com Não-Estados, do que com os Estados Fortes, porque o desgoverno oferece terreno fértil para terroristas e outros grupos nefastos. Havendo deste modo a necessidade de reforçar a capacidade dos parceiros frágeis ou vulneráveis de modo a resolver conflitos locais e regionais que exacerbam as tensões e encorajam os graves problemas acima referidos (TheEconomist, 2009).

A *Found for Peace* elabora anualmente uma lista de Estados Frágeis a nível mundial designada por *Fragile States Index*, baseando-se em doze indicadores sociais, económicos, políticos e militares. Em 2015, na sua mais recente lista, coloca entre os primeiros trinta Estados Frágeis seis estados da região do Golfo da Guiné⁴ (FFP, 2015). No anexo A deste trabalho podem ser consultados mais dados acerca do ranking do Estados Frágeis em 2015.

Este facto faz com que a região do Golfo da Guiné seja um grande catalisador para alguns dos problemas mais graves predominantes no Atlântico Sul, nomeadamente as rotas de tráfico de droga provenientes da América do Sul, do Médio Oriente e do Sul da Ásia e a pirataria e o roubo armado contra navios no Golfo da Guiné (TheEconomist, 2009), conforme podemos observar na figura 5.

⁴ 10°República da Guiné; 14°Nigéria; 15°Costa do Marfim; 17°Guiné-Bissau; 21°Libéria; 28°Camarões.

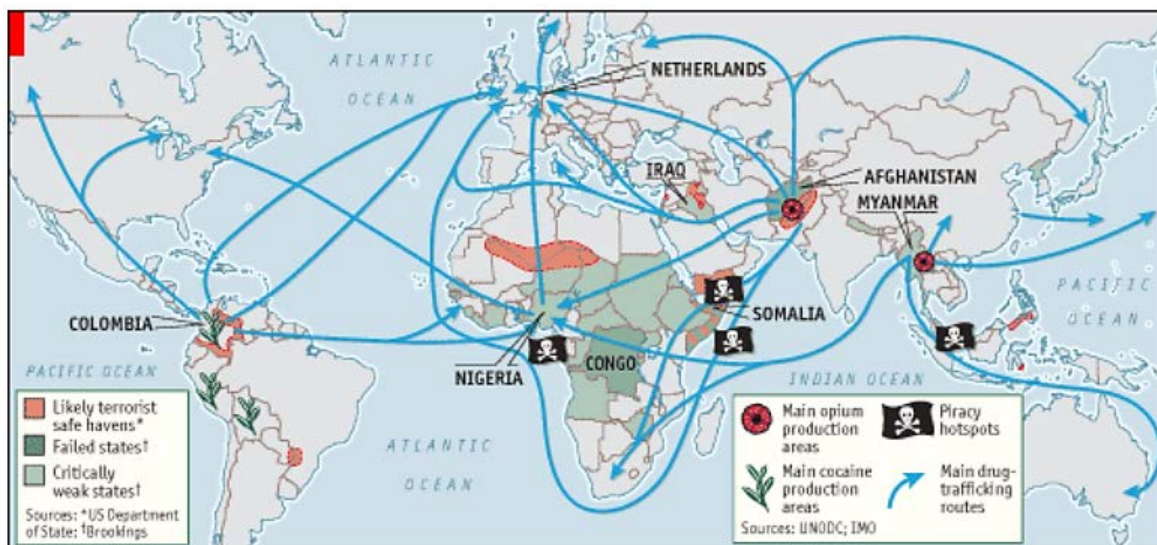


Figura 5 - Estados Frágeis do Golfo da Guiné e os principais problemas da região

Fonte: (TheEconomist, 2009)

3.2. Pirataria e roubo armado contra navios

O Golfo da Guiné está a viver atualmente um período de grande insegurança marítima. Este problema está a impedir a região de potenciar os seus imensos recursos naturais, afetando particularmente a indústria petrolífera devido à ocorrência de assaltos a navios, a sequestros e à tomada de reféns, todos relacionados com o roubo de petróleo.

Este ilícito pode assumir a designação de roubo armado contra navios ou pirataria mediante ocorra dentro do mar territorial dos Estados ou fora deste. A CNUDM é a legislação internacional que apresenta o quadro internacional para os ilícitos cometidos nos espaços marítimos, com particular relevância para o Alto Mar, e que define pirataria.

A pirataria é definida no artigo 101.º da CNUDM como constituindo o ato ilícito de violência contra pessoas ou bens e a depredação de navios ou aeronaves, pessoas ou bens em alto-mar ou local fora de jurisdição dos Estados, a partir de um navio ou aeronave privados, podendo intervir na ocorrência qualquer navio de guerra de um qualquer país (CNUDM, 1982).

O roubo armado contra navios é estabelecido pela IMO como sendo o ilícito de tripulantes ou passageiros de um navio contra outros navios em águas interiores, arquipelágicas ou no mar territorial de um determinado país. Constituindo as leis desse país costeiro, a sua Marinha, a sua Guarda Costeira e as demais Autoridades Policiais, o quadro legal para combate a esse tipo de ilícito (IMO, 2010, p. 4).

Em qualquer dos casos, estes ilícitos destabilizam o tráfego marítimo no Golfo da Guiné e criam insegurança marítima, afetando os atores ocidentais, a Europa e Portugal em particular. Estes ilícitos encontram-se caracterizados de forma mais detalhada no apêndice A deste estudo.

3.3. O impacto da pirataria no Golfo da Guiné

A captura dos navios no Golfo da Guiné difere da Somália na medida em que os assaltantes não procuram resgates, apenas pretendem o petróleo, deste modo, os navios ficam retidos poucos dias, apenas o tempo suficiente para permitir a trasfega do petróleo para um outro navio que depois transporta o produto roubado para o mercado negro junto à costa (atividade designada por *bunkering*). Neste processo, como os assaltantes não estão preocupados com o resgate, as suas ações tendem a serem mais violentas face ao Índico, devido ao objetivo em causa ser apenas a posse da carga que os navios possuem e não as tripulações desses navios. Salienta-se que os salteadores tendem a estar muito bem armados, revelando capacidade para fazer frente às autoridades (Pacheco, 2015, p. 149).

No período compreendido entre 2012 até outubro de 2014, ocorreram 138 casos de pirataria e roubo armado contra navios no GdG. Cerca de 45% (62 ataques) desses casos ocorrem na ZEE, mar territorial e águas interiores da Nigéria (figura 6).

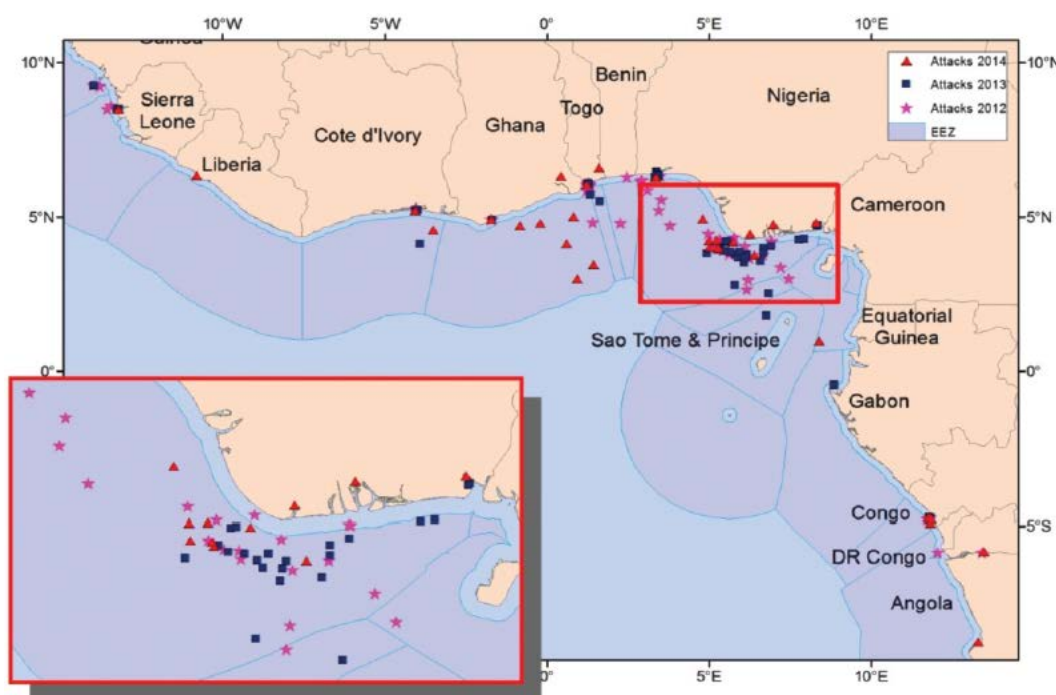


Figura 6 - Ataques de piratas e assalto armado contra navios no GdG (2012 a 2014)

Fonte: (Pacheco, 2015, p. 149)



As águas territoriais do Benim e da Nigéria desde abril de 2012 estão designadas como áreas de alto risco, o que implica que sejam tratadas da mesma forma que as da Somália (Onuoha, 2012, p. 9). A operação nessas áreas de risco faz com que os marítimos se reservem ao direito de recusar entrar nessas águas, dobrar o salário base e exigir compensações por morte e invalidez, causando severo impacto sobre o rendimento dos portos do Golfo da Guiné e no custo das mercadorias destinadas à região.

O impacto das ações de pirataria na região pode revelar-se a vários níveis. Faz-se sentir ao nível social, através da perda de vidas humanas e bens privados, bem como as lesões corporais e trauma às tripulações dos navios e suas famílias. Contudo ao nível económico, a pirataria causa também um impacto profundo na região porque torna o comércio e o investimento mais arriscado e por consequência mais caro.

O aumento do risco no transporte de mercadorias por via marítima na região do Golfo da Guiné origina o aumento do preço desse transporte, porque as companhias assumem esses riscos nos seus custos de operação, nomeadamente ao nível da carga roubada, do aumento dos prémios de seguro e dos custos com segurança (estimados em dois biliões de dólares por ano), causando um acréscimo significativo do preço do petróleo e gás natural, com consequente prejuízo para as economias que dependem dos hidrocarbonetos do GdG. A pirataria leva também à rutura dos sistemas de subsistência e à escassez da oferta de alimentos na região (Onuoha, 2012, p. 9).

Os prejuízos da pirataria e roubo armado para os *stakeholders* no GdG em 2013 foram estimados entre 565 milhões e 681 milhões de dólares. Várias fontes estimam que o assalto aos petroleiros, preferencialmente fundeados, e assalto direto ao sistema de gasodutos alcance entre 5 a 10% da produção total da Nigéria. Estes dados representam um roubo diário entre 100,000 a 200,000 de barris de petróleo (Pacheco, 2015, pp. 148-150).

Com efeito, os países ocidentais estão preocupados com a segurança do GdG, não por se encontrar a caminho das principais rotas petrolíferas por via marítima, como acontece com a Somália, mas sim, pela região ser uma fonte de fornecimento mundial de hidrocarbonetos, constituindo uma importante alternativa energética face ao Médio Oriente.



4. Implicações económicas securitárias da pirataria no GdG para o Ocidente

“Quando os homens maldosos tramam, os homens bons devem planear.”

(Luther-King & King, 2001)

4.1. Os recursos naturais do Golfo da Guiné

O Golfo da Guiné é uma região rica em recursos naturais como petróleo, gás natural, minérios de ferro, ouro, diamante, cobalto, cobre, columbita-tantalita, urânio, crómio, estanho, manganês, níquel, platina, chumbo, carvão, bauxita, cacau, recursos florestais e pesca (Pavia, 2015, p. 158). As reservas mundiais de petróleo provadas em 2014 foram 1700,1 biliões de barris, o suficiente para garantir 52,5 anos de produção global. Conforme podemos observar pela figura 7, África representou 7,6 % desse total (BP, 2015, p. 7).

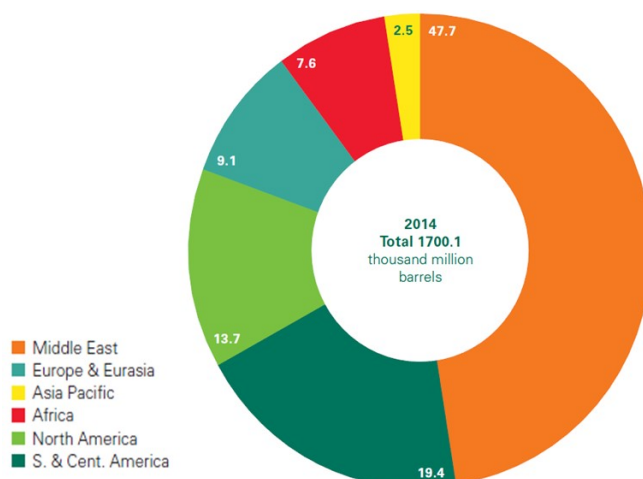


Figura 7 - Distribuição mundial das reservas provadas de petróleo em 2014 (%)

Fonte: (BP, 2015, p. 7)

Os três dos principais produtores de hidrocarbonetos da África subsariana encontram-se no GdG, designadamente, a Nigéria, Angola e Guiné Equatorial, apresentando esta região rica em petróleo inúmeras vantagens (Pavia, 2015, p. 158): produz *Light Sweet Crude Oil*, mais fácil e mais barato para refinar comparativamente ao petróleo do Oriente Médio; o *Light Sweet Crude Oil* articula-se facilmente com as considerações ambientais dos EUA e suas refinarias; a maior parte da produção de petróleo localiza-se no mar, diminuindo o transporte e os riscos de perturbação ou de ataques; a proximidade aos dois principais consumidores mundiais de energia, a América do Norte e a Europa Ocidental, reduz os custos de transporte.



Para demonstrar a importância do GdG, os EUA em 2012 importaram 16% de petróleo africano (EIA, 2013), sendo que as estimativas apontavam para que este valor chegasse aos 25 % em 2015 (Bridger, 2011), fruto de uma estratégia de redução da dependência deste hidrocarboneto face à região volátil do Médio Oriente e de diversificação dos seus fornecedores. Portugal importa 55,5% do seu petróleo de África, sendo que 26,1% é proveniente de Angola e 9,1% da Nigéria (DGEG, 2015). Relativamente ao gás natural, Portugal importa 39% do gás natural total consumido (Leal, 2011, pp. 65-66). O GdG é atualmente responsável por 14,05% das importações de petróleo e por 1% das importações de gás para a UE (Eurogas, 2015; Comissão Europeia, 2016). Estes valores podem subir, nomeadamente ao nível do gás natural, resultado de uma estratégia de diversificação da importação do gás natural da Rússia e do Médio Oriente (Pavia, 2015, p. 159).

O desenvolvimento continuado das empresas petrolíferas no Golfo da Guiné desde a década de 1990 fez com que a região registasse em 2014 uma exportação de 220,4 milhões de toneladas de crude. A Europa e a China foram dois dos principais importadores de petróleo desta região com 78,4 e 57,4 Mt (milhões de toneladas), respetivamente. Sendo que a Índia e os EUA também registaram importações relevantes nesta área. Na figura 8 podemos observar a relevância energética da região relativamente à exportação de petróleo e os principais destinos deste hidrocarboneto (BP, 2015, p. 18).

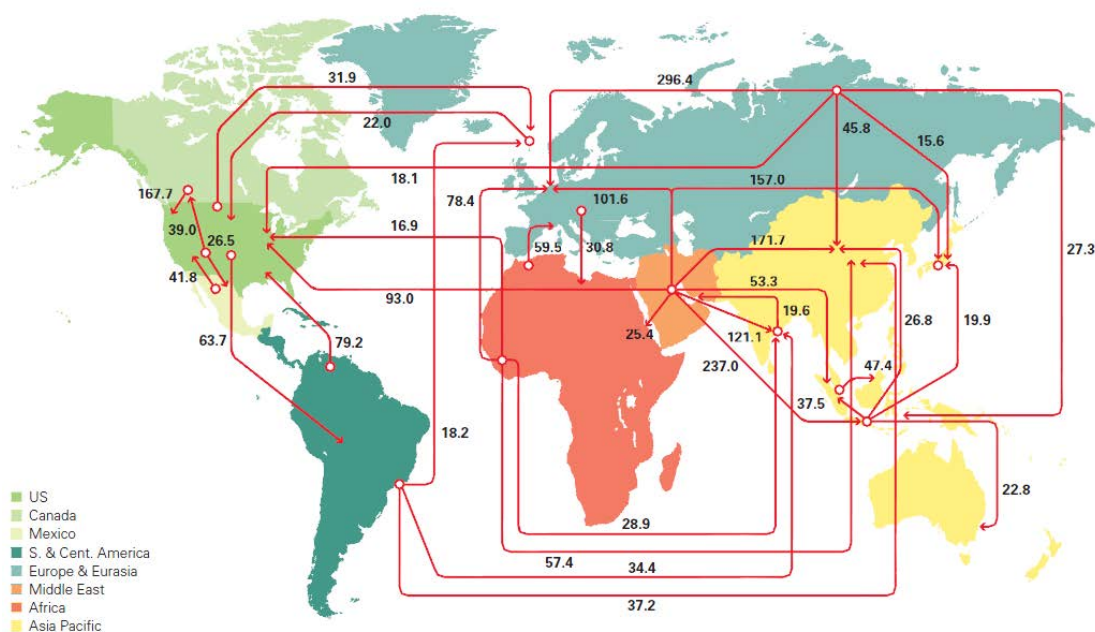


Figura 8 - Principais movimentos comerciais de petróleo por via marítima

Fonte: (BP, 2015, p. 19)



Relativamente ao gás natural liquefeito (GNL), em 2014, a Nigéria exportou por via marítima 25,3 de biliões de m³. Os principais destinos deste hidrocarboneto foram os países da Europa/Eurásia e da Ásia Pacífico com 5,8 e 13,3 biliões de m³, respetivamente (figura 9) (BP, 2015, p. 28).

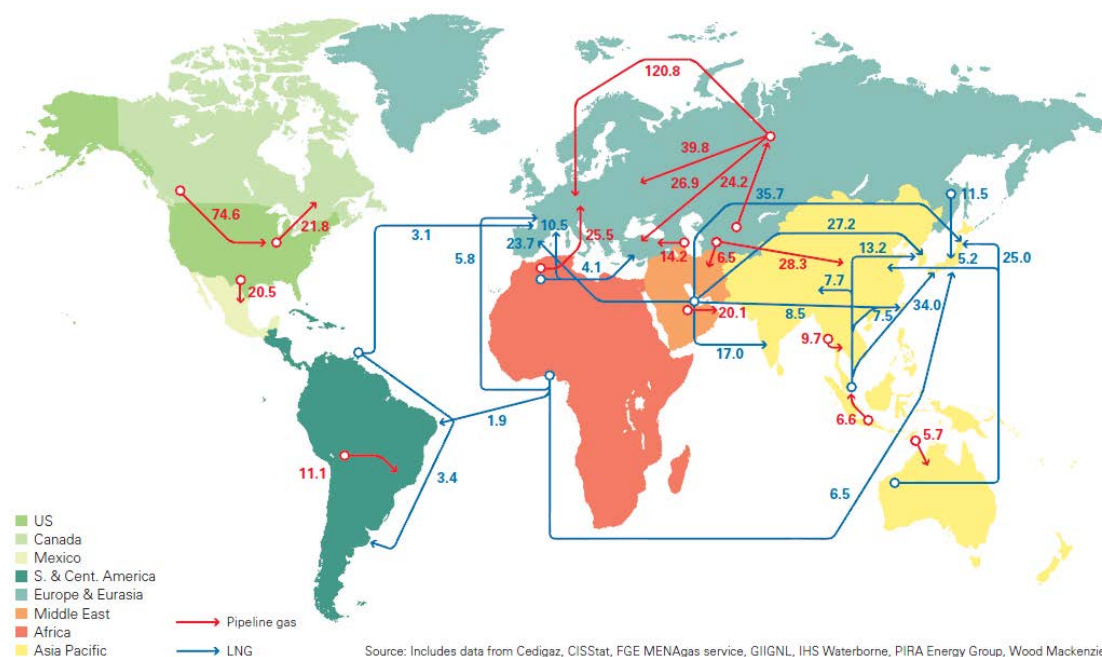


Figura 9 - Principais movimentos comerciais de GNL por via marítima

Fonte: (BP, 2015, p. 29)

No anexo B encontram-se dados detalhados acerca dos principais movimentos comerciais de petróleo e de GNL com origem na região do Golfo da Guiné.

O continuado investimento na indústria dos hidrocarbonetos permitiu à Nigéria ultrapassar a África do Sul em 2013 e assumir o lugar de maior economia africana, com um PIB de 510 biliões de dólares (TheGuardian, 2014). Contudo, este crescimento guiado pelos investimentos estrangeiros na exploração de petróleo e gás natural não tem sido capaz de redirecionar a renda dos hidrocarbonetos para a diversificação da economia africana e para a melhoria do padrão de vida das populações locais, apresentando o GdG alguns dos países mais pobres do mundo.

4.2. Partilha de interesses entre a União Europeia e o Golfo da Guiné

A UE e os países do GdG têm muitos interesses em comum, nomeadamente, económicos, comerciais e segurança. A extensa faixa costeira da região e os seus ricos recursos são muito importantes para o consumo e emprego locais, mas também para as



trocas comerciais com a Europa, com efeito o comércio marítimo de e para o GdG têm essencialmente origem na UE. A sustentabilidade dos recursos marinhos, incluído a pesca, é uma preocupação para as comunidades locais e clientes europeus, com efeito a segurança marítima é vital para a prosperidade destas atividades. A UE está igualmente empenhada em apoiar a exploração sustentável dos recursos naturais da região, incluindo hidrocarbonetos. A Europa importa cerca de metade das suas necessidades energéticas, designadamente, 10% do seu petróleo e 4% do seu gás natural tem origem no Golfo da Guiné, sendo que esse petróleo provém da Nigéria, Angola, Guiné-Equatorial e Gabão e o gás natural da Nigéria (ConselhoUE, 2014, p. 2).

Como já foi anteriormente referido, a proximidade e a facilidade de acesso por mar à Europa oferece à região do Golfo da Guiné uma vantagem significativa sobre o Médio Oriente face às necessidades europeias de petróleo, constituindo a Europa o principal mercado de exportação primária de outros produtos regionais, designadamente florestais, agrícolas e minerais. Contudo, o tráfico de droga e de outros produtos ilegais ao longo da costa e através das suas fronteiras terrestres estão a prejudicar as comunidades locais e a causar problemas energéticos na Europa (ConselhoUE, 2014, p. 2).

4.3. A segurança energética da União europeia e o potencial papel de Portugal

A segurança energética europeia é um tema preocupante devido aos recentes conflitos na Europa de Leste, constituindo o fornecimento energético à Europa uma "arma económica" da Federação Russa. A UE importou da Rússia 29,48% do petróleo e 27% do gás natural consumido, dados referentes a 2015 e 2014, respetivamente (ComissãoEuropeia, 2016; Eurogas, 2015). Na figura 10 podemos observar a dependência de gás natural da UE face à Rússia e à Nigéria.

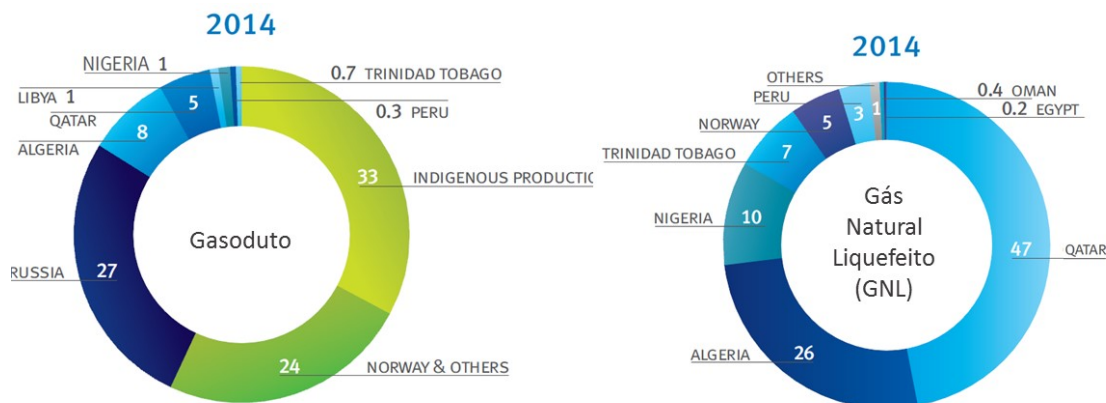


Figura 10 - Importações de gás natural (%) da UE em 2014

Fonte: (Eurogas, 2015, pp. 6-7)



Existem apenas dez países na UE que não dependem das importações de gás natural da Rússia. No apêndice B está detalhada a origem do fornecimento de gás natural nos 28 países da UE, Suíça e Turquia em 2014.

Uma solução para minimizar a dependência Europeia ao gás natural da Rússia poderia ser a diversificação das suas fontes energéticas. Com efeito, a Península Ibérica, Portugal em particular, poderiam contribuir para este objetivo. Como se sabe, a importação de gás natural na forma líquida por via marítima utilizando navios com tanques criogênicos⁵ é economicamente eficiente para o transporte a longas distâncias. Com efeito, o GNL poderia ser transportado para os portos portugueses e espanhóis que têm infraestruturas para regaseificação e posterior distribuição por gasoduto (figura 11).



Figura 11 - Cadeia de distribuição de GNL

Fonte: (Esteves, 2011)

Após receção do GNL, o sistema de gasodutos da Península Ibérica fariam a distribuição do gás natural, através dos Pirenéus Franceses, por toda a Europa. Os principais fornecedores poderiam ser os países do Golfo da Guiné (Nigéria, Angola e Guiné-Equatorial), a Argélia e num futuro próximo, Moçambique e a Tanzânia (Pavia, 2015, p. 162).

Nesse sentido, durante o II *Meeting Energy and Environmental Economics* (ME3), com a presença e o apoio de Gürkan Kumbaroglu, presidente eleito da *International Association for Energy Economics* (IAEE), foi criada em 18 de setembro de 2015, na Universidade de Aveiro, a Associação Portuguesa de Economia da Energia (APEEN). Nesse encontro, Kumbaroglu salientou a importância da diversificação energética da Europa, sendo que o recente desenvolvimento por parte dos EUA na extração de gás de xisto irá afetar os mercados mundiais, estando para breve as primeiras exportações de GNL, podendo a Península Ibérica tornar-se numa nova porta de entrada de energia para a

⁵ Tanques criogênicos são recipientes metálicos reforçados (geralmente feitos em aço inoxidável), e com um certo grau de isolamento térmico, capazes transportar gás natural na forma líquida.



Europa, ou seja, a energia pode-se tornar uma fonte de receitas significativas para Portugal e Espanha (IAEE, 2015, p. 8; UAonline, 2015).

O presidente Barack Obama e seus parceiros europeus estão empenhados na implementação de uma estratégia para a diversificação energética da Europa e, portanto, maior autonomia das importações russas (Pavia, 2015, p. 162). No passado dia 26 de abril de 2016, esta estratégia deu os primeiros passos, tendo o Terminal de Sines recebido o primeiro carregamento de gás natural liquefeito norte-americano destinado à Europa a bordo do navio *Creole Spirit*, que transportava 170.000 m³ de GNL. A quantidade de GNL transportado corresponde a uma semana de consumo de gás em Portugal, ou dois por cento do total de um ano inteiro (REN, 2016).

Assim, Portugal pode contribuir para a estratégia de diversificação energética europeia de duas maneiras: por um lado, participando nas operações da NATO e da UE no combate à pirataria e às ameaças terroristas no GdG, garantindo a segurança marítima e o fornecimento constante e viável de gás e petróleo; e por outro, tornando-se uma porta de entrada europeia para as importações de petróleo e GNL, com capacidade de regaseificação, armazenagem e posterior distribuição deste gás natural pelos sistemas de gasodutos da União Europeia. Os riscos geopolíticos, eventualmente provocados pela pirataria e pelo terrorismo, poderiam comprometer toda esta estratégia económica securitária da UE e dos membros da NATO, portanto, afigura-se premente a necessidade de uma operação internacional liderada pela NATO em parceria com a EU na região do Golfo da Guiné, com o objetivo de garantir a segurança das rotas marítimas e transformar os Estados da costa Ocidental Africana, entre outros, em fornecedores seguros e confiáveis de energia, tornando-os uma alternativa viável ao volátil fornecimento de energia Russo (Pavia, 2015, pp. 162-163).



5. Iniciativas de cooperação para a segurança marítima no Golfo da Guiné

*“Se forem prescritos muito remédios para uma doença,
você pode estar certo de que a doença não tem cura.”*

(Tchekhov, 1904)

5.1. Nações Unidas

As Nações Unidas, através das Resoluções 2018 (2011) e 2039 (2012) do Conselho de Segurança, manifestam a sua preocupação acerca da ameaça que a pirataria no Golfo da Guiné representa para a navegação internacional, segurança e desenvolvimento económico da região.

A resolução 2018 (2011, p. 2), apelou aos Estados pertencentes ao Golfo da Guiné para que, em parceria com a indústria naval, as seguradoras, a *International Maritime Organization* e o *United Nations Office for Drugs and Crime* (UNODC), desenvolvam ferramentas normativas no quadro jurídico nacional, para criminalizar a pirataria, os ataques contra navios e outras atividades marítimas ilegais. Encorajando os Estados da nacionalidade das vítimas e dos autores de pirataria ou assalto à mão armada contra navios, a cooperar na detenção de alegados infratores. Devendo ainda esses Estados fornecer aos navios que arvorarem a sua bandeira, aconselhamento apropriado acerca de técnicas de prevenção, evasão e medidas de defesa a tomar em caso de ameaça ou ataque quando a navegar nas suas águas.

As Nações Unidas reconheceram o contributo dos Estados da região, das organizações regionais, nomeadamente da ECCAS, da ECOWAS, da CGG e da *Maritime Organization of West and Central Africa* (MOWCA), para o aumento da segurança marítima no Golfo da Guiné (2012, p. 2). Salientando o esforço desenvolvido pela ECCAS no estabelecimento do Centro Regional para a Segurança Marítima na África Central (CRESMAC) e as medidas levadas a cabo pela ECOWAS no sentido de desenvolver uma estratégia de segurança marítima integrada e um plano marítimo integrado, que constituirá o futuro Centro Regional para a Segurança Marítima na África Ocidental (CRESMAO) (ICG, 2014). No apêndice C podem ser consultados os mecanismos de controlo e coordenação marítima no GdG.

A resolução 2039 (2012) salienta a responsabilidade dos Estados do GdG no combate à pirataria e assaltos à mão armada contra navios na região e, neste contexto, exorta-os para que, através da ECCAS, da ECOWAS e da CGG, e em cooperação com a



União Africana, trabalhem para a convocação de uma Cimeira conjunta dos países do Golfo da Guiné, de modo a desenvolverem uma estratégia regional contra a pirataria. Contando para a realização do evento, com apoio do Secretário-Geral da Nações Unidas através da *United Nations Office of West Africa* (UNOWA) e da *United Nations Office of Central Africa* (UNOCA).

Com efeito, essa Cimeira foi realizada no período de 24 a 25 de junho de 2013 em Yaoundé, na República dos Camarões, tendo os chefes de Estado dos países do Golfo da Guiné declarado as suas intenções de cooperação para a segurança marítima na região (2013a), culminando com a elaboração e ratificação, por parte daqueles Estados, do Código de conduta de Yaoundé (2013b).

5.2. Iniciativas Africanas

5.2.1. Estratégia Marítima Integrada de África 2050

A União Africana (UA) defende desde 2008 uma abordagem abrangente no combate à pirataria. Deste modo, a UA encoraja os estados-membros, de acordo com os seus recursos disponíveis e respetivas prioridades, as suas respetivas leis e regulamentos nacionais, e regras aplicáveis de direito internacional, em cooperação com a IMO e outras organizações relevantes, a otimizarem os seus ativos de forma a cooperar ao máximo possível, na repressão da pirataria e assalto à mão armada contra navios. Com efeito, exorta os países do GdG para o seguinte (UA, 2012, p. 28):

- i) A partilhar encargos;
- ii) A acompanhar os fluxos financeiros;
- iii) A partilhar e divulgar informações relevantes;
- iv) A proibir a circulação de navios e/ou aeronaves suspeitos de envolvimento em ações de pirataria;
- v) A apreender e repreender pessoas que cometam ou tentem cometer pirataria;
- vi) A facilitar o bom atendimento, tratamento e repatriamento dos marinheiros, pescadores, guarnições e outros passageiros sujeitos a pirataria.

A UA em 2012 discutiu e apresentou uma estratégia holística sobre segurança marítima (*safety* e *security*)⁶ designada por Estratégia Marítima Integrada de África 2050 (2050 AIM Strategy). Esta estratégia foi acordada por todos os governos locais e consiste

⁶ O termo *safety* relaciona-se com causas acidentais. O termo *security* relaciona-se com causas intencionais (origem humana) (Melo, 2016, pp. 142-143).



em planos de longo prazo abrangentes, concertados e coerentes com múltiplas ações que permitem alcançar os objetivos da UA para uma África próspera, através da promoção e do aumento da criação de riqueza a partir dos seus mares e oceanos (UA, 2012, p. 13).

Nesse sentido, a *AIM Strategy* deve ser interpretada e implementada em conjunto com os quadros de regulamentação regionais e internacionais e com as iniciativas marítimas em curso em África descritas no apêndice D.

5.2.2. Código de Conduta de Yaoundé

Após recomendação e apoio das Nações Unidas e de outros parceiros internacionais, os países pertencentes à *Economic Community of West African States*, à *Economic Community of East Africa States* e à Comissão do Golfo da Guiné, organizaram em 25 de junho de 2013 a cimeira de Yaoundé, nos Camarões. Através de um grande esforço político regional, criaram o Código de Conduta de Yaoundé (ECCAS, et al., 2013b), baseado no Código de Conduta do Djibuti, com o objetivo de aumentar a cooperação regional e garantir a segurança marítima no GdG, nomeadamente através da repressão da pirataria, do roubo armado contra navios e das atividades marítimas ilícitas no mar (CFR, 2013).

O Código de Conduta de Yaoundé está estabelecido. Contudo, a sua completa implementação enfrenta alguns desafios, nomeadamente: desigualdade das capacidades das ameaças face às capacidades estatais; problemas de partilha de informação (paradigma “*need to know*” e “*need to share*”); Conhecimento Situacional Marítimo (CSM) na região; e falta de vontade política para financiamento na área da defesa e segurança marítima, sendo que muitos países do GdG não têm capacidade económica, devendo ser apoiados pela comunidade internacional, pois as ameaças podem ser locais, mas os efeitos são globais (Biekro, 2014, pp. 172-173).

5.3. União Europeia

A União Europeia está cada vez mais empenhada em apoiar os Estados e as organizações regionais do Golfo da Guiné no estabelecimento e implementação da paz na costa ocidental africana, tendo desenvolvido vários esforços direcionados para as questões de segurança marítima da região.

Nesse sentido, aprovou em 17 de março de 2014 a Estratégia da União Europeia para o Golfo da Guiné. Compreende 6000 km de litoral do Senegal até Angola, inclui as ilhas



de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, e abrange duas regiões geográficas, políticas e económicas: a ECOWAS e a ECCAS, ambas filiadas à Comissão do Golfo da Guiné e à União Africana (ConselhoUE, 2014, pp. 1-8).

Esta estratégia visa combater a insegurança marítima e o crime organizado na região através de uma abordagem holística dos problemas regionais, da aplicação das lições aprendidas na Somália e da criação de parcerias entre os países da região, organizações regionais (ECOWAS, ECCAS, CGG e MOWCA) e organizações internacionais a operarem na região, nomeadamente, UNOCA, UNOWA, UNODC, IMO, INTERPOL, WCO, entre outras (ConselhoUE, 2014, pp. 1-8).

Em 16 de março de 2015 estabelece o Plano de Ação para o Golfo da Guiné 2015-2020. Este plano consiste no apoio da UE aos esforços desenvolvidos pelos Estados costeiros do GdG no garante da segurança marítima e na erradicação do crime organizado na região. Tal como acontece com a referida Estratégia, este Plano reafirma a importância que a UE atribui à cooperação com os parceiros da África ocidental e central no combate ao crime marítimo, incluindo o assalto a navios, à pesca ilegal, à imigração ilegal, ao tráfico de seres humanos, drogas e armas, de modo a promover a segurança e estabilidade na região (ConselhoUE, 2015, p. 2).

Em 2013 a União Europeia cria o *Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme* (CRIMGO). Trata-se de um projeto para combate à pirataria marítima e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné financiado pela UE em 4,5 milhões de euros ao longo de quatro anos, e apoiado por vários países europeus. O CRIMGO foi implementado em sete estados costeiros africanos, designadamente, Benim, Camarões, Guiné-Equatorial, Gabão, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Togo (ComissãoEuropeia, 2013).

Este projeto, alinhado com iniciativas regionais de Yaoundé, tem por objetivo o estabelecimento de capacidade de treino com vista ao estabelecimento da segurança marítima no GdG, a criação de capacidade para partilha de informação marítima regional, o melhoramento do trabalho das Guardas Costeiras na aplicação da lei e o desenvolvimento da capacidade de coordenação operacional conjunta através de exercícios e operações-piloto (ConselhoUE, 2014, p. 7).

No apêndice E deste estudo poderão ser consultados dados mais pormenorizados acerca das iniciativas da UE para o Golfo da Guiné.



5.4. NATO

Cerca de 90% do comércio global é efetuado pelo mar, tornando-o dependente do transporte marítimo seguro e de baixo custo. Com efeito, a manutenção da liberdade de navegação, as rotas marítimas de comércio, as infraestruturas críticas, os fluxos energéticos, a proteção dos recursos marinhos e segurança ambiental constituem interesses securitários dos Aliados do Atlântico Norte (NATO, 2011).

A NATO através de uma postura *Comprehensive Approach* pretende flexibilizar a sua interação com a comunidade marítima, bem como com atores estatais e não-estatais, reconhecendo que, atualmente, nenhuma organização militar pode alcançar os objetivos de segurança e defesa em isolamento. Neste contexto, em consonância com o seu Conceito Estratégico (2010), desenvolveu a Estratégia Marítima da Aliança (2011), definindo que o poder marítimo deve colaborar nos seguintes pontos: dissuasão e defesa coletiva, gestão de crises, segurança cooperativa e segurança marítima.

Estes dois últimos pontos têm aplicabilidade direta ao contexto do Golfo da Guiné. Englobam ações tendo em vista aumento de parcerias, o diálogo e a cooperação, designadamente (NATO, 2011):

- i) Atividades diplomáticas, incluindo visitas de porto sempre que constituídas Forças Marítimas da NATO;
- ii) Capacitação de parceiros na operação em ambiente marítimo de modo a conseguirem enfrentar ameaças de segurança nas suas águas;
- iii) Treino conjunto, seminários e exercícios com todos os parceiros;
- iv) Melhoria da disseminação do CSM entre todos os parceiros;
- v) Harmonização operacional entre as autoridades e as práticas jurídicas nacionais;
- vi) Vigilância e patrulha marítima, partilha de dados de modo a facilitar a aplicação da lei vigente, no âmbito de operações programadas dentro da área NATO, ou fora dela, quando aprovado pelo *North Atlantic Council*.

5.5. G7 ++ *Friends of Gulf of Guinea*

A segurança marítima no Golfo da Guiné foi discutida pela primeira vez no grupo G8 em 2011, reduzido em 2014 para G7 após expulsão da Rússia, resultado dos incidentes ocorridos com a Ucrânia. Com efeito, os países do G7 decidiram envolver instituições e mais países neste projeto, tendo constituído o G7++ *Friends of the Gulf of Guinea*



(G7++FOGG)⁷ (Jacobsen & Nordby, 2015, p. 32). O grupo ainda trabalha em estreita colaboração com a indústria, com a ECCAS, a ECOWAS e com a *Ocean Beyond Piracy* (OBP), uma Organização Não-Governamental (ONG) que trabalha na área da segurança marítima (G7++FOGG chairmanship, 2014).

Com efeito, o G7++FOGG constituiu um grupo de trabalho com o objetivo de aumentar a coordenação entre os países do GdG e os vários parceiros internacionais nas suas iniciativas de combate à pirataria marítima no Golfo da Guiné, evitar a duplicação de esforços e facilitar projetos conjuntos para o combate ao crime marítimo, um caso de sucesso é o projeto *Maritime Trade and Information Sharing Centre for the Gulf of Guinea* (MTISC-GdG) (Ukeje & Ela, 2013, pp. 27-28).

5.6. Outras iniciativas

Vários outros parceiros internacionais, designadamente, Portugal, os EUA, França, o Brasil e a China, criaram programas bilaterais para a formulação de políticas, coordenação e reforço da capacidade institucional, tendo em vista a cooperação no âmbito da segurança marítima na região do GdG visando, sobretudo, estratégias securitárias no âmbito da diversificação energética e controlo da imigração ilegal (ConselhoUE, 2014, p. 7). No apêndice F deste estudo estão descritas algumas destas iniciativas bilaterais empreendidas no Golfo da Guiné.

⁷ Composto pela Austrália, Bélgica, Brasil, Canadá, Dinamarca, França, Alemanha, Itália, Japão, Holanda, Noruega, Portugal, Coreia do Sul, Rússia, Espanha, Suíça, Reino Unido e Estados Unidos da América, bem como a União Europeia, INTERPOL, UNODC, UNOCA, UNOWA e IMO.



Conclusões

A importância do mar é indiscutível. O transporte marítimo é responsável por cerca de 90% do comércio mundial. A segurança alimentar, energética, ambiental, económica e militar global é inatingível sem que exista segurança marítima.

O Atlântico Sul tem sido ao longo do tempo caracterizado como o oceano mais seguro do mundo, fruto da sua marginalização estratégica. A recente evolução da tecnologia para a exploração *offshore* de hidrocarbonetos trouxe relevância geoestratégica àquelas águas, possibilitando extração deste minério na costa ocidental Africana, verificando-se um crescente interesse de grandes empresas petrolíferas no Golfo da Guiné.

Todavia, toda aquela região é fruto de processos de descolonização mal conduzidos. Foram criados novos Estados onde se instalou a corrupção e regimes seculares ditatoriais causadores de profundas guerras civis e potenciador de profundo subdesenvolvimento. Esta combinação de contrariedades foi o catalisador perfeito para o aparecimento de um número significativo de Estados Frágeis e a consequente criminalidade.

Essa criminalidade assume várias formas, designadamente, assalto a navios, pesca ilegal, tráfico de seres humanos, drogas e armas, imigração ilegal e terrorismo. Salientamos neste estudo apenas o assalto a navios relacionado com o roubo de petróleo. Este ilícito está previsto na CNUDM e na IMO, podendo assumir a designação de roubo armado contra navios ou pirataria consoante o ato ocorra dentro ou fora do mar territorial dos Estados, respetivamente. Em qualquer dos casos provoca insegurança regional com consequente instabilidade social e económica, podendo prejudicar de várias formas os países da NATO e da UE com os quais partilha interesses económicos, comerciais e segurança.

Uma primeira consequência dessa criminalidade para o ocidente diz respeito à sua segurança energética. O petróleo e o gás natural proveniente do Golfo da Guiné são de extrema importância para a segurança energética da UE em virtude de permitir a diversificação das suas estratégias de importação de hidrocarbonetos, minimizando a dependência do fornecimento energético relativamente a regiões onde conflitualidade e a incerteza predominam, como é o caso do Médio Oriente e mais recentemente da Rússia.

Outra consequência expectável é a imigração ilegal. A África subsariana, em particular o Golfo da Guiné, é caracterizada por ter uma população muito jovem e uma elevada densidade populacional, com efeito, com forte potencial migratório em grandes



vagas para os países ocidentais, muitos dos quais sem capacidade para integrar estas pessoas no mercado de trabalho o que acaba por potenciar a criminalidade.

De forma a contrariar o fenómeno da pirataria e todos os efeitos secundários que daí resultam, Thomas Barnett refere que “o ocidente deve importar segurança para não exportar insegurança”. Neste sentido, a região não se pode queixar da falta de interesse internacional, pois vários atores estatais e não-estatais estão a operar naquelas águas. Com efeito, através de uma visão e objetivos comuns, devem combinar sinergias que capacitem os Estados da região do Golfo da Guiné com as seguintes valências:

- i) Conhecimento Situacional Marítimo;
- ii) Capacidade para gerar confiança internacional;
- iii) Governança e Estado de Direito;
- iv) Estruturas adequadas;
- v) Formação e treino;
- vi) Iniciativas cooperativas securitárias.

Neste contexto, a NATO e a UE, através de estratégias de duplo uso devem, por um lado, conduzir ações militares que garantam a defesa e o apoio à política externa da região e, por outro lado, desenvolver ações não-militares com vista ao garante de segurança marítima regional (*safety* e *security*) e a Autoridade do Estado, possibilitando o desenvolvimento económico, científico e cultural.

Portugal em particular, ao nível nacional, possui as características necessárias para desenvolver um papel de grande importância neste contexto, por um lado, através de um papel ativo na securitização de uma das principais fontes da UE, o Golfo da Guiné, região que lhe é familiar devido ao seu passado histórico, por outro lado, tirando partido da sua própria costa e do porto de águas profundas de Sines, tornando-se um importante ponto de armazenamento e distribuição de energia para a Europa.



Bibliografia

AFRICOM, 2014. *Africa Partnership Station (APS)*. [Online]

Available at: <http://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation/africa-partnership-station>

[Acedido em 1 5 2016].

AFRICOM, 2014. *AFRICOM Security Cooperation: Africa Maritime Law Enforcement Partnership (AMLEP)*. [Online]

Available at: <http://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation/africa-maritime-law-enforcement-partnership-amlep>

[Acedido em 6 5 2016].

Barnett, T. P. M., 2003. *Blast from my past: The Pentagon's New Map*. [Online]

Available at:

<http://thomaspmbarnett.squarespace.com/globlogization/2010/8/17/blast-from-my-past-the-pentagons-new-map-2003.html>

[Acedido em 5 1 2016].

Barnett, T. P. M., 2004. *The Pentagon's New Map: War and Peace in The Twenty-First Century*. 1st ed. New York: G. P. Putnam's Sons.

Biekro, G., 2014. *International Seapower Symposium*. [Online]

Available at: https://www.usnwc.edu/getattachment/9dcc25ee-b37a-4c0e-99fc-1d840f598ffc/ISS_XXI_Web.aspx

[Acedido em 25 3 2016].

Bonfim, U. C., 2005. *Curso de Política, Estratégia e Alta Administração do Exército*.

Brasil: Escola de Comando e Estado-Maior do Exército.

BP, 2015. *BP Statistical Review of World Energy June 2015*. [Online]

Available at: <http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/statistical-review-2015/bp-statistical-review-of-world-energy-2015-full-report.pdf>

[Acedido em 2 3 2016].

Bridger, J. M., 2011. *Atlantic-community.org*. [Online]

Available at: [http://www.atlantic-](http://www.atlantic-community.org/index.php/Open_Think_Tank_Article/Act_Now_to_Forestall_West_African_Piracy)

[community.org/index.php/Open_Think_Tank_Article/Act_Now_to_Forestall_West_African_Piracy](http://www.atlantic-community.org/index.php/Open_Think_Tank_Article/Act_Now_to_Forestall_West_African_Piracy)

[Acedido em 30 4 2016].

Bryman, A., 2012. *Social Research Methods*. 4th ed. Oxford: Oxford University Press.



CESA, s.d. *Africa Centre for Strategic Studies (CESA): About the Africa Center*. [Online]

Available at: <http://africacenter.org/about/>

[Acedido em 6 5 2016].

CFR, 2013. *Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery*

Against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa. [Online]

Available at: <http://www.cfr.org/piracy/code-conduct-concerning-repression-piracy-armed-robbery-against-ships-illicit-maritime-activity-west-central-africa/p31200>

[Acedido em 25 3 2016].

CGG, 2016. *A Comissão do Golfo da Guiné*. [Online]

Available at: <http://cggrps.org/a-comissao-do-golfo-da-guine/>

[Acedido em 28 2 2016].

Churchill, W. S., 1968. *World Crisis*. Potterne: M Godding Books Ltd.

CNUDM, 1982. *United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982*

(articles 100, 101 and 105). [Online]

Available at:

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm

[Acedido em 15 4 2016].

Comissão Europeia, 2013. *New EU initiative to combat piracy in the Gulf of Guinea*

(CRIMGO). [Online]

Available at: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-14_en.htm

[Acedido em 24 4 2016].

Comissão Europeia, 2016. *EU Crude Oil Imports and supply cost: Registration of Crude*

Oil Imports and Deliveries in the European Union (EU28). [Online]

Available at: <https://ec.europa.eu/energy/en/statistics/eu-crude-oil-imports>

[Acedido em 1 5 2016].

Conselho UE, 2014. *EU Strategy on the Gulf of Guinea*. [Online]

Available at:

<http://www.consilium.europa.eu/en/workarea/downloadAsset.aspx?id=15589>

[Acedido em 25 3 2016].

Conselho UE, 2015. *Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020*. [Online]

Available at: <http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2015/03/16-council-conclusions-gulf-guinea-action-plan-2015-2020/>

[Acedido em 25 3 2016].



CPLP, 2016. *Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) - Organização.*

[Online]

Available at: <http://www.cplp.org/id-2596.aspx>

[Acedido em 7 5 2016].

DGEG, 2015. *Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG): Fatura energética Portuguesa 2014.* [Online]

Available at:

http://www.apren.pt/fotos/newsletter/conteudos/faturaenergia_dgeg_2014_1433431047.pdf

[Acedido em 1 5 2016].

ECCAS, 2014. *Economic Community of East Africa States.* [Online]

Available at: <http://www.ceeac-eccas.org/index.php/en/a-propos-de-la-ceeac/presentation>

[Acedido em 28 3 2016].

ECCAS, ECOWAS & GGC, 2013a. *Declaration of the Heads of State and Government of Central and West African States on Maritime Safety and Security in the their Common Maritime Domain.* [Online]

Available at: <http://cicyaounde.org/wp-content/uploads/2015/04/DeclarationofHofS-EN.pdf>

[Acedido em 15 4 2016].

ECCAS, ECOWAS & GGC, 2013b. *Code of Conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in West and Central Africa.* [Online]

Available at:

http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf

[Acedido em 28 3 2016].

ECCAS, ECOWAS & GGC, 2013. *The Memorandum of Understanding Among ECOWAS, ECCAS and GGC on Safety and Security in the Central and West Africa Maritime Space.* [Online]

Available at: http://cicyaounde.org/wp-content/uploads/2015/04/Yaound%C3%A9-MoU_EN.pdf

[Acedido em 15 4 2016].



- ECCAS, ECOWAS & GGC, 2014a. *Additional protocol to the memorandum of understanding Aamong ECCAS, ECOWAS and GGC on Safety and Security in the Central and West Africa Maritime Space*. [Online]
Available at: http://cicyaounde.org/wp-content/uploads/2015/04/AdditionalProtocoltoMoU_EN.pdf
[Acedido em 27 3 2016].
- ECCAS, ECOWAS & GGC, 2014b. *Rules of Procedure of the Annual Meeting of the Chief Executives of ECCAS, ECOWAS and GGC on Maritime Safety and Security in the Gulf of Guinea*. [Online]
Available at: http://cicyaounde.org/wp-content/uploads/2015/04/Rules-of-Procedures_EN.pdf
[Acedido em 15 4 2016].
- ECOWAS, 2015. *Economic Community of West African States*. [Online]
Available at: <http://www.ecowas.int/about-ecowas/basic-information/>
[Acedido em 27 2 2016].
- EIA, 2013. *U.S. Energy Information Administration: How dependent are we on foreign oil?*. [Online]
Available at:
http://www.eia.gov/energy_in_brief/article/foreign_oil_dependence.cfm
[Acedido em 30 4 2016].
- Esteves, A. d. S., 2011. *Sistemas Maxwell: Modelagem matemática de derrames criogênicos e de incêndios em poça no transporte marítimo de gás natural liquefeito (GNL) – Capítulo 4*. [Online]
Available at: http://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/Busca_etds.php?strSecao=resultado&nrSeq=16726@1
[Acedido em 1 5 2016].
- Eurogas, 2015. *Eurogas: Statistical report 2015*. [Online]
Available at: http://www.eurogas.org/uploads/2016/flipbook/statistical-report-2015/eurogas-statistical-report-2015_LR.pdf
[Acedido em 1 5 2016].
- FFP, 2015. *Found For Peace (FFP): Fragile States Index 2015*. [Online]
Available at: <http://fsi.fundforpeace.org/>
[Acedido em 13 12 2015].



- France Diplomatie, 2014. *France: a pioneer in the global fight against piracy*. [Online]
Available at: <http://www.diplomatie.gouv.fr/en/french-foreign-policy/defence-security/piracy-on-the-high-seas/>
[Acedido em 6 5 2016].
- Freedman, L., 2013. *Strategy: a history*. 1st ed. New York: Oxford University Press.
- G7++FOGG chairmanship, 2014. *G7 Friends of the Gulf of Guinea Group*. [Online]
Available at: <http://www.diplomatie.gouv.fr/en/french-foreign-policy/defence-security/events/article/g7-friends-of-the-gulf-of-guinea>
[Acedido em 23 4 2016].
- IAEE, 2015. *International Association for Energy Economics (IAEE): 2015 Energy Forum (Fourth Quarter 2015)*. [Online]
Available at: www.iaee.org/documents/2015EnergyForum4qtr.pdf
[Acedido em 2 5 2016].
- ICG, 2014. *International Crisis Group (ICG): Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?*. [Online]
Available at: <http://blog.crisisgroup.org/africa/nigeria/2014/09/04/gulf-of-guinea-a-regional-solution-to-piracy/>
[Acedido em 17 4 2016].
- IESM, 2015a. *Trabalhos de investigação (NEP / ACA 10)*. Pedrouços(Lisboa): Instituto de Estudos Superiores Militares.
- IESM, 2015b. *Regras de apresentação e referenciação para trabalhos escritos a realizar no IESM (NEP / ACA 18)*. Pedrouços(Lisboa): Instituto de Estudos Superiores Militares.
- IESM, 2015. *Orientações metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação*. 1º ed. Pedrouços(Lisboa): Instituto de Estudos Superiores Militares.
- IMO, 2010. *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships: Resolution A.1025(26)*. [Online]
Available at:
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>
[Acedido em 15 4 2016].
- IMO, 2014. *Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in the Gulf of Guinea: Resolution A.1069(28)*. [Online]



Available at:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/A.1069%2828%29.pdf>

[Acedido em 2015 4 2016].

Jacobsen, K. L. & Nordby, J. R., 2015. *Maritime Security in the Gulf of Guinea*. 1st ed. Copenhagen: Royal Danish Defence College Publishing House:.

Leal, C. M., 2011. *As Relações Energéticas entre Portugal e a Nigéria: Riscos e Oportunidades (Caderno IDN nº3)*. [Online]

Available at: http://www.idn.gov.pt/publicacoes/cadernos/idncaderno_3.pdf

[Acedido em 1 5 2016].

Luther-King, M. & King, C. S., 2001. *The Words of Martin Luther King, Jr.*. 2nd ed. United States: William Morrow Paperbacks .

Mahan, A. T., 1890. *The Influence of Seapower Upon History (1660-1783)*. 1st ed. Boston: Boston, Little, Brown, and company.

Mahan, A. T., 1892. *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*. 1st ed. Boston: Boston, Little, Brown, and company.

Mantel, H., 2012. *Bring Up the Bodies*. 1st ed. United Kingdom: Fourth Estate.

MAOC-N, 2016. *The Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics (MAOC-N)*. [Online]

Available at: <http://www.maoc.eu/index.php>

[Acedido em 27 4 2016].

Marconi, M. d. A. & Lakatos, E. M., 2011. *Metodologia Científica*. 6ª ed. São Paulo: Atlas.

Mathuiy, F. H., 2013. *Pirataria e novas ameaças: estratégias de cooperação para prevenção e combate: O papel da marinha do brasil no combate à pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné*. [Online]

Available at: <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/biblioteca/monogr>

Melo, H. E. P. d. G. e., 2016. *Segurança Marítima: Causas e Efeitos*. Em: ISCSP, ed. *Terrorismo: o desafio à segurança interna no séc. XXI*. Lisboa: ISCSP - Instituto de Ciências Sociais e Políticas, pp. 140-155.

Ministério das Relações Exteriores, 1986. *Ministério das Relações Exteriores do Brasil: Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul*. [Online]

Available at: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/paz-e-seguranca->



[internacionais/151-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul](#)

[Acedido em 6 5 2016].

Ministério das Relações Exteriores, 2013. *Ministério das Relações Exteriores do Brasil:*

Nota Informativa N° 2: Combate à pirataria e aos ilícitos marítimos no Golfo da Guiné. [Online]

Available at: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/3508-combate-a-pirataria-e-aos-ilicitos-maritimos-no-golfo-da-guine>

[Acedido em 7 5 2016].

Monteiro, N. S., 2009. Poder naval no séc. XXI: a morte de Mahan e a vingança de

Corbett. Em: CMN, ed. *Anais do Clube Militar Naval*. Lisboa: Clube Militar Naval, pp. 373-407.

Mourinha, A. M. A., 2014. "A cooperative Strategy for 21st Century Seapower": Uma

estratégia Pós-Mahaniana para o poder marítimo Americano. Em: CMN, ed. *Anais do Clube Militar Naval*. Lisboa: Clube Militar Naval, pp. 67-103.

MOWCA, 2008. *Memorandum of Understanding on the Establishment of a Sub-Regional*

Integrated Coast Guard Network in West and Central Africa. [Online]

Available at: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/Code-of-Conduct-against-illicit-maritime-activity.aspx>

[Acedido em 15 4 2016].

MTISC-GoG, 2016. *Maritime Trade and Information Sharing Centre for the Gulf of*

Guinea (MTISC-GoG). [Online]

Available at: <http://www.mtisc-gog.org/about-english/>

[Acedido em 27 4 2016].

NATO, 2010. *Strategic Concept: for the Defence and Security.* [Online]

Available at: <http://www.nato.int/strategic-concept/>

[Acedido em 21 6 2016].

NATO, 2011. *Alliance Maritime Strategy.* [Online]

Available at:

http://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm?selectedLocale=en

[Acedido em 21 6 2016].

Newton, I., 1675. *Letter from Sir Isaac Newton to Robert Hooke.* Cambridge: Simon Gratz collection.



- OBP, 2014. *Oceans Beyond Piracy: West Africa Information Sharing Map*. [Online]
Available at: <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/west-africa-information-sharing>
[Acedido em 15 4 2016].
- OBP, 2015. *Oceans Beyond Piracy (OBP): Danish Maritime Days 2015 Presentation - West Africa Maritime Security Update*. [Online]
Available at: <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/danish-maritime-days-2015-presentation-west-africa-maritime-security-update>
[Acedido em 17 4 2016].
- OBP, 2016. *Oceans Beyond Piracy: Inter-regional Coordination Center (ICC) - Operacionalização do centro de coordenação inter-regional*. [Online]
Available at: <http://cicyaounde.org/extraordinary-meeting-of-senior-officials/?lang=pt>
[Acedido em 24 4 2016].
- OIF, 2013. *Organisation internationale de la Francophonie: 80 États et gouvernements*. [Online]
Available at: <http://www.francophonie.org/-80-Etats-et-gouvernements-.html>
[Acedido em 26 Janeiro 2016].
- ONU, 2011. *Piracy in the Gulf of Guinea: Security Council Resolution 2018 (2011)*. [Online]
Available at: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/573/21/PDF/N1157321.pdf?OpenElement>
[Acedido em 15 4 2016].
- ONU, 2012. *Piracy in the Gulf of Guinea: Security Council Resolution 2039 (2012)*. [Online]
Available at:
http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2039%282012%29
[Acedido em 15 4 2016].
- Onuoha, F. C., 2012. *Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea*. [Online]
Available at:
<http://studies.aljazeera.net/en/reports/2012/06/2012612123210113333.html>
[Acedido em 25 3 2016].



- Pacheco, M. B., 2015. The Gulf of Guinea: Maritime Challenges. Em: ISCSP, ed. *New challenges of the Atlantic: An Approach from Portugal*. 1st ed. Lisbon: Institute of Social and Political Sciences, pp. 145-156.
- Pavia, J. F. L. Z., 2015. The maritime security in the Gulf of Guinea: The energy security of Europe and the potencial role of Portugal. Em: ISCSP, ed. *New challenges of the Atlantic: An Approach from Portugal*. Lisbon: Institute of Social and Political Sciences of the University of Lisbon, pp. 157-168.
- PRT; CVE, 2006. *Tratado entre a república de Portugal e a república de Cabo Verde no domínio da fiscalização conjunta em Cabo Verde*. [Online]
Available at:
http://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c3246795a5868774d546f334e7a67774c336470626d6c7561574e7059585270646d467a4c316776644756346447397a4c334277636a45794f433159587a45755a47396a&fich=ppr128-X_1.doc&Inline=true
[Acedido em 27 4 2016].
- REN, 2016. *Terminal de Sines é o primeiro na Europa a receber GNL dos Estados Unidos da América*. [Online]
Available at: http://www.ren.pt/pt-PT/media/comunicados/detalhe/terminal_de_sines_e_o_primeiro_na_europa_a_receber_gnl_dos_estados_unidos_da_america/
[Acedido em 2 5 2016].
- Rodrigues, A. R., 2014. A segurança no Golfo da Guiné. *Jornal de Defesa e Relações Internacionais (JRDI)*, 11 07.pp. 1-15.
- Rodrigues, A. R., 2015. O Atlântico Sul. Em: *Anais do Clube Militar Naval*. Lisboa: Clube Militar Naval, pp. 185-240.
- Tchekhov, A., 1904. *The Cherry Orchard*. [Arte] (Moscow Art Theater).
- TheEconomist, 2009. *Failed states - Fixing a broken world*. [Online]
Available at: <http://www.economist.com/node/13035718>
[Acedido em 21 2 2016].
- TheGuardian, 2014. *Nigeria overtakes South Africa to become Africa's largest economy*. [Online]
Available at: <http://www.theguardian.com/world/2014/apr/07/nigeria-south-africa->



largest-economy

[Acedido em 26 3 2016].

U.S. Coast Guard, 2015. *U.S. Coast Guard Law Enforcement Detachments (LEDETs): U.S. Coast Guard International Training Handbook_15*. [Online]

Available at: www.uscg.mil/international/docs/ITH15.pdf

[Acedido em 6 5 2016].

U.S. Department of State, s.d. *U.S. Department of State: Africa Contingency Operations Training & Assistance (ACOTA)*. [Online]

Available at: <http://www.state.gov/p/af/rt/acota/>

[Acedido em 6 5 2016].

U.S. Navy, 2016a. *U.S. Naval Forces Europe-Africa / U.S. 6th Fleet: Exercise Obangame/Saharan Express: Enabling African Solutions to African Problems*. [Online]

Available at: <http://www.c6f.navy.mil/blog/exercise-obangamesaharan-express-enabling-african-solutions-african-problems>

[Acedido em 6 5 2016].

U.S. Navy, 2016b. *U.S. Naval Forces Europe-Africa / U.S. 6th Fleet: Obangame Express / Saharan Express 2016 (OESE16)*. [Online]

Available at: <http://www.c6f.navy.mil/forces-efforts/obangame-express-saharan-express>

[Acedido em 6 5 2016].

UA, 2009. *União Africana (UA): Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the Marine Environment in Africa*. [Online]

Available at: http://pages.au.int/sites/default/files/Durban%20resolution_0.pdf

[Acedido em 2016 3 29].

UA, 2012. *União Africana (UA): Estratégia Marítima Integrada de África 2050*. [Online]

Available at: <http://pages.au.int/maritime/documents/2050-aim-strategy-portuguese>

[Acedido em 25 3 2016].

UAonline, 2015. *Associação Portuguesa de Economia da Energia nasce pela mão da Universidade de Aveiro (UA)*. [Online]

Available at: <https://uaonline.ua.pt/pub/detail.asp?c=43630>

[Acedido em 2 5 2016].



- Ukeje, C. & Ela, W. M., 2013. *African approaches to Maritime Security - The Gulf of Guinea*. [Online]
Available at: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/nigeria/10398.pdf>
[Acedido em 2016 4 23].
- UNODC, 2013. *Transnational Organized Crime in West Africa: A Threat Assessment*. [Online]
Available at: http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West_Africa_TOCTA_2013_EN.pdf
[Acedido em 23 01 2016].
- Vilelas, J., 2009. *Investigação - O Processo de Construção do Conhecimento*. Lisboa: Edições Silabo.
- World Bank, 2016a. *The World Bank: Population, Total Population and total ages 0-14 (% of total)*. [Online]
Available at:
<http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.0014.TO.ZS/countries/NG?display=graph>
[h; http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL/countries/NG?display=graph](http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL/countries/NG?display=graph)
[Acedido em 4 5 2016].
- World Bank, 2016b. *The World Bank: Nigeria's Booming Population Requires More and Better Jobs*. [Online]
Available at: <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2016/03/15/nigerias-booming-population-requires-more-and-better-jobs>
[Acedido em 4 5 2016].
- Yin, R. K., 2005. *Estudo de Caso. Planejamento e Métodos*. Porto Alegre: Bookman.



Anexo A — Estados Frágeis em 2015 segundo o *Found for Peace Index*

Tabela 1 - Lista com os trinta Estados mais Frágeis em 2015

Fragile States Index 2015		Total	Demographic Pressures	Refugees and IDPs	Group Grievance	Human Flight	Uneven Development	Poverty and Economic Decline	Legitimacy of the State	Public Services	Human Rights	Security Apparatus	Factionalized Elites	External Intervention
1	South Sudan	114,5	9,8	10,0	10,0	6,9	8,8	9,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
2	Somalia	114,0	9,6	9,8	9,5	9,2	9,0	9,1	9,3	9,3	10,0	9,7	10,0	9,5
3	Central African Republic	111,9	8,4	10,0	9,6	6,9	9,7	8,3	9,5	9,9	10,0	9,8	10,0	9,8
4	Sudan	110,8	8,7	10,0	9,7	8,8	7,9	8,6	9,6	8,8	9,6	9,5	9,8	9,8
5	Congo (D. R.)	109,7	9,5	9,4	9,5	7,1	8,8	7,9	9,0	9,7	10,0	9,5	9,5	9,8
6	Chad	108,4	9,7	10,0	8,2	8,6	9,1	7,8	9,3	9,7	9,4	8,8	9,5	8,3
7	Yemen	108,1	9,2	9,1	9,4	7,5	8,1	9,3	9,3	8,2	9,1	10,0	9,4	9,5
9	Syria	107,9	8,1	10,0	10,0	7,4	7,0	7,5	9,9	8,2	10,0	10,0	9,9	9,9
8	Afghanistan	107,9	9,3	9,1	8,9	8,1	7,2	8,6	9,7	9,3	8,6	10,0	9,3	9,8
10	Guinea	104,9	9,0	8,7	8,7	7,2	7,6	9,2	9,9	9,8	8,2	8,9	9,6	8,1
11	Haiti	104,5	9,5	8,2	6,7	9,3	9,3	9,1	9,4	9,1	7,4	7,5	9,1	9,9
12	Iraq	104,5	8,2	8,9	10,0	8,1	7,8	6,9	9,2	7,5	8,9	10,0	9,6	9,4
13	Pakistan	102,9	9,0	8,9	10,0	7,0	7,3	7,7	8,6	7,9	8,4	9,6	9,2	9,3
14	Nigeria	102,4	8,8	7,5	9,9	7,1	8,8	7,6	9,1	9,1	8,8	9,9	9,8	6,0
15	Cote d'Ivoire	100,0	8,1	9,0	8,7	6,7	7,9	7,1	8,5	9,0	7,9	8,3	9,1	9,7
16	Zimbabwe	100,0	8,7	8,4	7,8	8,0	8,1	8,0	9,0	8,5	8,3	7,9	9,7	7,6
17	Guinea Bissau	99,9	8,2	7,8	5,7	8,5	8,4	8,7	9,0	9,2	7,2	8,8	9,6	8,8
18	Burundi	98,1	9,2	9,0	8,0	6,8	7,7	8,5	8,4	8,3	8,2	7,7	7,9	8,4
19	Niger	97,8	9,6	7,9	7,5	6,9	8,4	8,2	7,5	9,3	6,8	8,7	8,9	8,1
20	Ethiopia	97,5	9,2	9,4	8,5	7,0	7,1	6,9	7,4	8,6	8,5	8,4	8,6	7,9
21	Kenya	97,4	9,0	8,3	9,0	7,5	8,3	7,5	8,1	7,9	6,5	8,4	8,9	8,0
21	Liberia	97,3	9,5	9,2	6,2	6,6	8,3	8,6	7,3	9,7	6,7	6,9	8,3	10,0
23	Uganda	97,0	8,9	8,8	8,7	7,3	7,3	7,0	8,0	8,3	7,9	7,6	8,9	8,3
24	Eritrea	96,9	8,8	7,8	6,1	7,6	7,2	8,3	9,1	8,7	9,3	7,7	8,1	8,2
25	Libya	95,3	5,4	7,4	7,8	6,4	6,1	8,0	9,8	7,5	9,0	9,3	9,1	9,5
26	Mauritania	94,9	8,6	8,5	6,9	6,3	7,1	8,0	7,9	8,9	8,0	7,4	8,8	8,5
27	Myanmar	94,7	6,8	8,3	9,7	5,7	8,2	6,5	9,0	8,6	8,3	8,3	8,3	7,0
28	Cameroon	94,3	8,0	7,8	8,1	7,5	7,8	6,2	8,4	8,8	8,0	7,6	9,1	7,0
29	North Korea	93,8	7,5	4,3	6,3	4,2	8,0	9,0	10,0	8,9	9,7	8,6	8,5	8,8
30	Mali	93,1	9,1	7,8	7,6	8,4	7,4	8,2	6,0	9,0	6,7	8,7	4,9	9,3

Fonte: (FFP, 2015)

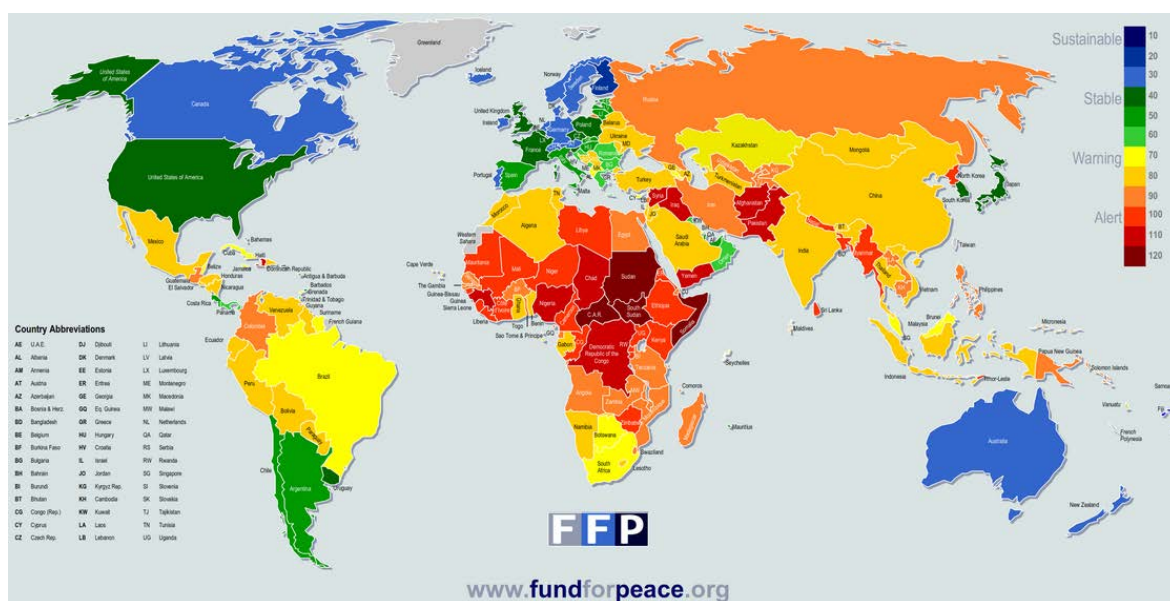


Figura 12 - *Fragile States Index*: Fragilidade no mundo em 2015

Fonte: (FFP, 2015)



Anexo B — Movimentos comerciais de petróleo e GNL por via marítima

Tabela 2 - Movimentos comerciais de petróleo por via marítima em 2014

From	To														Total
	US	Canada	Mexico	S. & Cent. America	Europe	Former Soviet Union	Middle East	Africa	Australasia	China	India	Japan	Singapore	Other Asia Pacific	
US	—	39.0	26.5	63.7	31.9	0.1	2.1	6.3	0.7	5.7	4.6	6.6	5.4	4.1	196.7
Canada	167.7	—	†	0.7	4.2	†	0.1	†	†	0.8	0.6	0.5	0.1	0.2	174.9
Mexico	41.8	1.1	—	0.9	11.2	†	†	†	—	0.7	4.2	0.3	3.2	0.5	63.9
S. & Cent. America	79.2	0.7	0.4	—	23.4	†	0.2	1.2	†	37.2	34.4	2.8	11.0	4.0	194.4
Europe	22.0	4.9	2.9	6.0	—	5.5	13.9	30.8	0.6	3.6	2.1	0.9	7.4	9.5	110.2
Former Soviet Union	18.1	1.1	0.1	2.0	296.4	—	13.9	2.8	2.0	45.8	2.0	15.6	11.9	27.3	438.9
Middle East	93.0	4.9	0.3	7.1	101.6	0.3	—	25.4	6.0	171.7	121.1	157.0	53.3	237.0	978.7
North Africa	5.7	1.9	†	4.5	59.5	0.1	1.8	—	†	3.2	3.1	1.3	0.5	5.1	86.7
West Africa	16.9	3.0	0.1	13.3	78.4	†	†	—	4.4	57.4	28.9	3.0	0.2	14.7	220.4
East & Southern Africa	†	†	†	†	0.3	†	†	—	†	8.2	1.0	0.1	0.2	0.1	10.0
Australasia	0.1	†	†	0.3	†	†	†	—	—	3.0	0.1	2.2	2.3	7.4	15.3
China	0.3	0.1	0.1	3.9	0.5	0.4	1.5	1.2	0.5	—	1.0	0.5	5.0	11.3	26.2
India	4.3	†	†	3.8	7.8	†	19.6	9.0	0.3	0.3	—	3.0	6.9	6.2	61.3
Japan	0.7	†	†	0.2	0.1	†	0.1	0.1	2.8	1.8	0.1	—	3.2	4.3	13.3
Singapore	0.5	†	†	0.3	1.5	†	0.6	3.7	9.9	6.7	0.6	0.2	—	47.4	71.5
Other Asia Pacific	5.0	0.1	†	0.7	3.5	†	1.0	2.0	22.8	26.8	5.8	19.9	37.5	—	125.2
Total imports	455.5	56.8	30.6	107.6	620.4	6.5	54.7	82.5	50.0	372.8	209.6	213.9	148.0	379.0	2787.9

From	To														Total
	US	Canada	Mexico	S. & Cent. America	Europe	Former Soviet Union	Middle East	Africa	Australasia	China	India	Japan	Singapore	Other Asia Pacific	
US	—	802	555	1332	668	3	44	132	14	118	96	137	113	86	4099
Canada	3388	—	†	14	86	†	2	†	†	17	12	11	1	4	3535
Mexico	842	22	—	19	224	†	†	†	—	14	85	7	67	10	1290
S. & Cent. America	1597	14	8	—	474	†	4	25	1	751	691	56	229	80	3929
Europe	459	102	62	126	—	114	291	644	12	74	43	18	154	195	2293
Former Soviet Union	376	22	2	40	6028	—	282	57	40	926	41	314	247	557	8932
Middle East	1869	99	7	144	2056	7	—	516	121	3457	2440	3166	1082	4796	19761
North Africa	120	38	†	94	1203	2	37	—	†	64	62	28	9	105	1762
West Africa	343	60	3	268	1575	†	†	—	89	1153	581	60	5	296	4431
East & Southern Africa	1	†	†	1	7	†	1	—	†	165	19	3	4	2	202
Australasia	2	†	†	5	†	†	†	—	—	60	2	44	48	149	310
China	6	1	2	81	11	7	30	25	11	—	21	11	105	235	547
India	91	†	†	80	162	†	409	188	7	7	—	63	144	130	1282
Japan	14	1	1	5	3	†	1	2	58	37	1	—	67	89	279
Singapore	11	†	†	7	31	†	12	78	207	140	13	4	—	991	1495
Other Asia Pacific	103	2	1	15	73	1	21	42	465	557	117	410	780	—	2589
Total imports	9221	1163	641	2232	12601	136	1133	1708	1023	7540	4225	4333	3057	7725	56736

†Less than 0.05.
‡Less than 0.5.

Fonte: (BP, 2015, p. 18)

Tabela 3 - Movimentos comerciais de GNL por via marítima em 2014

Trade movements 2014 as liquefied natural gas

To	From																			Total imports
	US*	Brazil*	Trinidad & Tobago	Peru	Norway	Other Europe*	Russian Federation	Oman	Qatar	United Arab Emirates	Yemen	Algeria	Angola	Egypt	Equatorial Guinea	Nigeria	Australia	Brunei	Indonesia	
US	—	—	1.2	—	0.2	0.1	—	—	—	0.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.7
Canada	†	—	0.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.6
Mexico	†	—	0.4	4.3	0.2	0.2	—	—	1.4	—	—	—	—	—	—	2.5	—	—	0.3	9.3
North America	†	—	2.2	4.3	0.3	0.3	—	—	1.4	—	0.2	—	—	—	—	2.5	—	—	0.3	11.6
Argentina	—	0.1	3.4	—	0.2	1.1	—	—	0.9	—	—	—	—	—	—	0.9	—	—	—	6.5
Brazil	0.1	—	1.9	—	1.1	1.7	—	—	0.6	—	—	0.1	0.1	—	0.5	1.9	—	—	—	7.9
Chile	—	—	3.7	—	—	—	—	—	0.1	—	—	—	—	—	0.1	—	—	—	—	3.8
Other S. & Cent. America	—	—	2.6	—	0.1	0.1	—	—	0.1	—	—	—	—	—	—	0.2	—	—	—	3.0
S. & Cent. America	0.1	0.1	11.5	—	1.3	2.9	—	—	1.7	—	—	0.1	0.1	—	0.5	3.0	—	—	—	21.4
Belgium	—	—	—	—	—	—	—	—	2.9	—	—	†	—	—	—	—	—	—	—	2.9
France	—	—	0.1	0.1	0.2	0.1	—	—	1.0	—	—	4.4	—	—	0.1	1.2	—	—	—	7.1
Italy	—	—	0.1	—	—	0.1	—	—	4.3	—	—	0.1	—	—	—	—	—	—	—	4.5
Spain	—	—	2.0	1.2	1.2	0.2	—	0.2	3.0	—	—	4.9	—	—	—	2.7	—	—	—	15.5
Turkey	—	—	0.1	—	0.3	0.2	—	—	1.1	—	—	4.1	—	—	—	1.5	—	—	—	7.3
United Kingdom	—	—	0.4	—	—	—	—	—	10.4	—	—	0.5	—	—	—	†	—	—	—	11.3
Other Europe & Eurasia	—	—	0.5	—	1.0	0.2	—	—	0.9	—	—	0.6	—	—	—	0.4	—	—	—	3.5
Europe and Eurasia	—	—	3.1	1.3	2.7	0.8	—	0.2	23.6	—	—	14.6	—	—	0.1	5.8	—	—	—	52.1
Middle East	—	—	1.2	—	—	0.4	—	0.1	2.3	—	0.4	—	—	—	—	0.7	—	—	0.3	5.4
China	—	—	0.2	—	0.2	0.3	0.2	—	0.2	9.2	—	1.4	0.3	0.2	0.2	1.0	0.6	—	—	27.1
India	—	—	0.1	—	0.1	0.3	—	—	0.1	16.2	0.1	0.6	0.2	—	—	1.2	—	—	—	18.9
Japan	0.3	—	0.2	0.1	0.5	1.3	11.5	4.7	21.9	7.7	1.3	1.0	0.1	0.1	1.2	6.5	25.0	5.9	7.8	120.6
Malaysia	—	—	—	—	0.1	0.2	—	—	0.1	—	0.4	0.5	—	0.1	—	0.4	0.1	0.4	—	2.4
Singapore	—	—	0.4	—	—	0.2	—	—	—	—	—	—	—	—	1.9	—	—	—	0.1	2.6
South Korea	—	—	0.2	—	0.1	1.5	2.6	5.1	17.7	0.1	4.2	0.5	0.1	0.1	0.1	4.4	1.2	1.0	7.1	51.1
Taiwan	—	—	0.1	—	—	0.1	0.1	0.2	8.0	—	0.3	0.1	—	—	0.2	0.2	0.1	0.8	2.8	18.1
Thailand	—	—	0.1	—	—	0.1	—	0.1	1.3	—	0.1	—	—	—	—	0.2	—	—	—	1.9
Asia Pacific	0.3	—	1.2	0.1	0.9	3.8	14.5	10.4	74.4	8.0	8.3	2.6	0.4	0.4	4.4	13.3	31.6	8.3	21.4	242.7
Total exports	0.4	0.1	19.3	5.7	5.3	8.2	14.5	10.6	103.4	8.0	8.9	17.3	0.5	0.4	5.0	25.3	31.6	8.3	21.7	33.9

†Less than 0.05.
*Includes re-exports.

Source: Includes data from GIIGNL, IHS Waterborne, PIRA Energy Group, Poten, Wood Mackenzie.

Fonte: (BP, 2015, p. 28)



Apêndice A — Caracterização de pirataria e roubo armado contra navios

A legislação que regula os ilícitos cometidos no espaço marítimo é a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar. Nos termos da alínea a) do artigo 101.º, a pirataria é definida da seguinte forma (CNUDM, 1982): “Constitui pirataria (...) todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: i) Um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; ii) Um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado.” Observa-se que a tipificação dos atos de pirataria deve atender a três requisitos: a localização geográfica do crime, a finalidade e os meios envolvidos na ação (Mathuiy, 2013, p. 17).

Apesar do artigo 101.º da CNDUM (1982) estabelecer como localização geográfica o alto-mar ou lugar fora de jurisdição dos Estados, para que o crime se enquadre na moldura penal da pirataria, este artigo deve ser lido em conjunto com a alínea n.º 2, do artigo 58.º, onde é estendida a aplicação dos artigos 88.º a 115.º da CNUDM para a Zona Económica Exclusiva, com efeito, a pirataria poderá ocorrer tanto em alto mar quanto na ZEE.

O roubo armado contra navios constitui um ilícito definido pela *International Maritime Organization* da seguinte forma (2010, p. 4): “Roubo armado contra navio significa qualquer dos seguintes atos: 1) Qualquer ato ilegal de violência ou de detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigidos contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo desses navios, dentro de águas interiores de um Estado, águas arquipelágicas e mar territorial; 2) Qualquer ato que incite ou intencionalmente facilite um dos atos descrito acima.”

Esta definição estabelece como localização geográfica do ilícito águas interiores, arquipelágicas ou mar territorial; o objeto da ação é dirigido a um navio ou às pessoas embarcadas nesse navio, para fins privados. Com efeito, a pirataria difere de roubo armado contra navios em duas vertentes. A primeira vertente é a localização em relação ao espaço marítimo, ou seja, se o ato for para além do mar territorial o ilícito será característico de pirataria; a segunda vertente é não haver menção quanto ao meio utilizado pelo agressor no caso de roubo armado contra navios. Assim, o agressor não precisa de ser necessariamente um tripulante de outro navio, podendo ter acesso a este pelo cais ou por outras vias (Mathuiy, 2013, p. 18).



Apêndice B — Fornecimento de gás natural na UE, Suíça e Turquia

Conforme podemos verificar na tabela 4, existem apenas dez países da UE que não dependem das importações de gás natural da Rússia, designadamente a Bélgica, Croácia, Chipre, Dinamarca, Irlanda, Malta, Portugal, Espanha, Suécia e Reino Unido. Em contraposição, com grande nível de dependência da Rússia temos a Áustria, Bulgária, República Checa, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Hungria, Itália, Lituânia, Letónia, Polónia, Eslováquia e Eslovénia, esta situação torna-os muito vulneráveis à chantagem energética que a Rússia pode impor (Eurogas, 2015, p. 6).

Tabela 4 - Fornecimento de gás natural na EU-28, Suíça e Turquia em 2014

TWh	Indigenous production	Norway & other sources*	Russia	Algeria	Qatar	Changes in stocks**	Others balances	TOTAL NET SUPPLIES	% CHANGE 2014/2013
AUSTRIA	14.0	39.9	42.2	0.0	0.0	-12.6	0.0	83.5	-8.2%
BELGIUM	0.0	159.3	0.0	0.0	13.3	-1.9	-10.1	160.7	-12.2%
BULGARIA	1.0	0.0	24.0	0.0	0.0	1.4	1.0	27.5	2.1%
CROATIA	18.7	7.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	26.1	-13.0%
CYPRUS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-
CZECH REPUBLIC	1.8	25.4	51.6	0.0	0.0	0.2	-1.6	77.4	-12.0%
DENMARK	53.6	-17.0	0.0	0.0	0.0	-0.3	-5.3	31.1	-12.2%
ESTONIA	0.0	0.0	5.5	0.0	0.0	0.0	0.0	5.5	-21.9%
FINLAND	0.0	0.0	32.4	0.0	0.0	0.0	-0.1	32.4	-12.2%
FRANCE	0.2	315.8	62.3	49.0	9.5	-15.5	0.0	421.3	-16.0%
GERMANY	98.0	329.5	402.9	0.0	0.0	-5.8	0.0	824.6	-12.4%
GREECE	0.0	8.4	18.4	5.1	0.0	-0.2	0.0	31.7	-23.7%
HUNGARY	19.7	-3.6	101.4	0.0	0.0	-18.3	-7.1	92.1	-9.4%
IRELAND	1.6	46.4	0.0	0.0	0.0	-0.1	-0.1	47.9	-3.6%
ITALY	75.7	214.0	255.4	71.7	46.4	-8.0	0.0	655.2	-11.6%
LATVIA	0.0	0.0	13.4	0.0	0.0	0.0	0.0	13.4	-10.9%
LITHUANIA	0.0	0.0	26.4	0.0	0.0	0.0	0.5	26.9	-4.5%
LUXEMBOURG	0.0	8.2	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	11.0	-5.5%
MALTA	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-
NETHERLANDS***	648.5	-308.0	32.0	0.0	1.4	-1.0	2.7	375.6	-12.9%
POLAND	48.1	29.6	95.1	0.0	0.0	0.4	-0.4	172.8	-3.2%
PORTUGAL	0.0	12.3	0.0	27.1	8.1	0.1	-2.3	45.3	-5.5%
ROMANIA	118.1	0.0	9.5	0.0	0.0	0.0	0.0	127.6	-3.3%
SLOVAKIA	0.9	2.3	46.9	0.0	0.0	-3.5	0.0	46.7	-14.1%
SLOVENIA	0.0	2.4	4.8	0.0	0.0	0.0	-0.3	6.8	8.2%
SPAIN	0.4	73.0	0.0	211.9	35.0	-5.5	-13.5	301.4	-10.6%
SWEDEN	0.0	9.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.7	-18.1%
UNITED KINGDOM	425.5	229.9	0.0	5.8	113.6	-2.4	0.8	773.1	-8.8%
EU-28	1 525.8	1 185.0	1 227.0	370.6	227.3	-72.8	-35.6	4 427.2	-11.1%
% Change 2014/2013	-10.4%	-6.0%	-7.6%	-11.8%	-10.3%	-344.6%	108.3%	-11.1%	
SWITZERLAND	0.0	34.7	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.1	34.6	-13.5%
TURKEY	5.4	175.3	287.0	44.5	10.7	-4.4	0.0	518.3	6.4%

Units: Terawatt hour (gross calorific value).

Note: Figures are best estimates available at the time of publication.

* Due to changes in national data reporting standards, it is no longer possible to consistently distinguish between source countries of gas imports on a national level. This column primarily represents Norwegian imports but some imports from other countries such as Trinidad Tobago, Peru, Libya, etc. are included. Net exports are included.

** (-) Injection / (+) Withdrawal.

*** This large figure under "Norway & other sources" is negative due to Dutch net exports.

Natural gas supplies (or inland consumption calculated) are defined as: indigenous production + imports - exports + stock changes.

Fonte: (Eurogas, 2015, p. 6)



Multinational Maritime Coordination Centers (MMCC). Cada MMCC tem atribuída uma zona marítima – foram definidas cinco zonas marítimas, respetivamente, zonas A, D, E, F, G. Cada uma destas zonas tem atribuído um *Maritime Operational Center* (MOC).

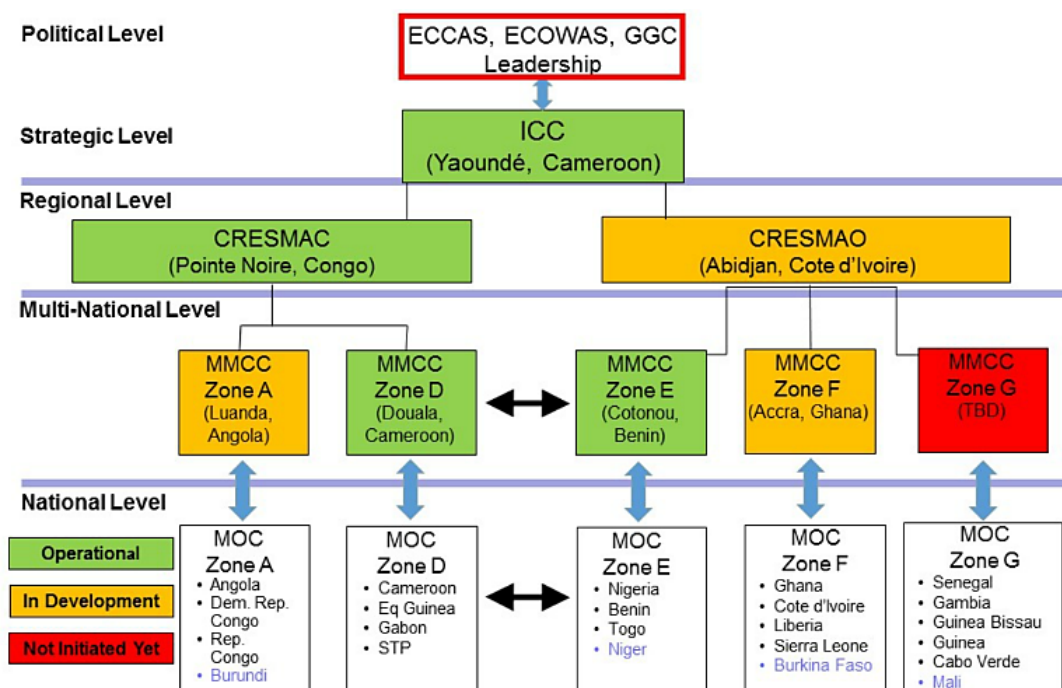


Figura 14 - Estrutura do *Inter-regional Coordination Centre*

Fonte: (OBP, 2015)



Apêndice D — Regulamentação e iniciativas marítimas em curso em África

A Estratégia Marítima Integrada de África 2050 deve ser implementada em conjunto com todas as iniciativas da União Africana, com os quadros de regulamentação regionais e internacionais, que incluem, mas não estão limitados a (UA, 2012, p. 16):

- i) Instituições e associações regionais especializadas, o Memorando de Entendimento (MdE) do Oceano Índico, MdE do Mediterrâneo, e o MdE da África Ocidental e Central sobre a Inspeção do Estado do Porto (MdE de Abuja), que são instrumentos criados em resposta à iniciativa global para a erradicação de navios que não obedecem aos padrões legais, condições de trabalho para os marinheiros e preservação do ambiente marinho;
- ii) A Convenção das Nações Unidas sobre o contrato de mercadorias internacionais transportadas totalmente ou parcialmente através do mar (Regras de Roterdão de 2009), a Convenção das Nações Unidas sobre o comércio de trânsito dos Estados sem litoral (1965) e a Convenção sobre a facilitação do Transporte Marítimo internacional (Convenção FAL-1965);
- iii) O MdE da MOWCA (2008) sobre a criação de uma rede integrada de Guardas Costeiras;
- iv) O *Sea Power for Africa Symposium*, uma reunião periódica dos Almirantes da Marinha e das Guardas Costeiras africanas;
- v) Declaração de Abuja sobre as pescas e aquicultura sustentável em África (2005);
- vi) Plano de Ação de Ouagadougou da UA (2007) para Luta contra o Tráfico de Seres Humanos, especialmente mulheres e crianças;
- vii) O Centro Multinacional de Coordenação (CMC) da Zona D do Centro Regional para a Segurança Marítima na África Central (CRESMAC);
- viii) A *African Maritime Transport Charter* de 2010, bem como a Resolução de Durban (2009) sobre segurança marítima e proteção do ambiente marinho na África;
- ix) O Código da Comunidade da Marinha Mercantil da ECCAS;
- x) As operações internacionais contra a pirataria e programas de capacitação marítima sob o *African Partnership Station* (APS).



Apêndice E — Iniciativas da União Europeia para o Golfo da Guiné

i) Estratégia da União Europeia para o Golfo da Guiné:

- Baseada em três princípios (ConselhoUE, 2014, pp. 1-8):

- Parceria com os países do Golfo da Guiné e estreita coordenação com as suas organizações regionais (ECOWAS, ECCAS, CGG e MOWCA), e outras organizações internacionais que operem na região (UNOCA, UNOWA, UNODC, IMO, INTERPOL, WCO, entre outras);
- Uma abordagem abrangente para os problemas, garantindo que os assuntos de segurança, desenvolvimento e governança estão integrados num único quadro estratégico;
- Aplicação das lições aprendidas das estratégias em outras regiões de África, especialmente no Corno de África.

- Incide em quatro objetivos (ConselhoUE, 2014, pp. 9-11):

- Objetivo 1 – Construção de um entendimento comum acerca da ameaça no Golfo da Guiné e a necessidade de partilha entre os países da região e comunidade internacional;
- Objetivo 2 - Apoio aos governos regionais na operacionalização das instituições e capacidades garantindo a segurança e o cumprimento da lei;
- Objetivo 3 - Apoio ao desenvolvimento de economias prósperas nos países costeiros, permitindo-lhes o fornecimento de serviços básicos, oportunidades de emprego e redução da pobreza para os seus cidadãos;
- Objetivo 4 - Reforço das estruturas de cooperação entre os países da região de modo a assegurar uma ação eficaz ao longo das fronteiras marítimas e terrestres.

ii) O Plano de Ação da União Europeia para o Golfo da Guiné 2015-2020:

Este plano incide do desenvolvimento das seguintes atividades (2015, p. 21):

- *Seaport Cooperation Project* (SEACOP): o projeto tem como objetivo edificar um sistema para troca de informação interagências e criar estruturas para controlo de cargas suspeitas e incentivar a cooperação regional e transregional contra o tráfico ilícito através de rotas marítimas;



- *Airport Communication Project* (AIRCOP): o projeto tem como finalidade a criação de *task forces* de interdição em aeroportos selecionados e conectá-los às bases de dados jurídicas internacionais;
- *West Africa Police Information System* (WAPIS): o Sistema tem como objetivo a criação de bases de dados nacionais e regionais para recolha de informação policial relevante;
- *Anti-Money Laundering-West Africa* (AML-WA): o projeto tem como propósito incentivar o esforço inter-regional e internacional de combate à lavagem de dinheiro;
- Apoio ao programa do transporte marítimo em África: constituído por três projetos orientados para a segurança marítima, eficiência dos portos e respetivo controlo da África ocidental e central;
- Conjunto de atividades orientadas à deteção da pesca ilegal não declarada e não regulamentada (*Illegal Unreported and Unregulated* – IUU).

iii) O *Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme*:

O CRIMGO, criado em 2013, foi estendido até janeiro de 2017. Atualmente este projeto tem especialistas destacados no *Inter-Regional Coordination Centre*, em Yaoundé, e já formou mais de 60 investidores locais, tendo também ministrado ações de treino de resposta à crise no Benim, Togo, aos Camarões e Nigéria (ConselhoUE, 2015, p. 20).

iv) O *Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics*:

O MAOC-N é uma iniciativa de sete países da União Europeia, designadamente, França, Irlanda, Itália, Espanha, Países Baixos, Portugal (sede em Lisboa) e Reino Unido, com o apoio financeiro do programa *Prevention of and Fight against Crime* (ISEC) da União Europeia. O Centro constitui um fórum de cooperação multilateral criado com a finalidade de combater o tráfico de estupefacientes para a Europa e costa Ocidental Africana, por via marítima e aérea (MAOC-N, 2016; ConselhoUE, 2015, p. 11).

Esta organização trabalha em estreita colaboração com o *European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction* (EMCDDA), a *European Maritime Safety Agency* (EMSA), o *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC), o *European External Action Service* (EEAS), o *European Defence Agency* (EDA), EUROJUST, FRONTEX e o US's *Drug Enforcement Administration*, bem como com países africanos chave, como é o caso de Cabo-Verde e Guiné-Bissau (ConselhoUE, 2015, p. 11).



v) *Maritime Trade and Information Sharing Centre for the Gulf of Guinea:*

Um projeto de sucesso foi a criação do MTISC-GdG perto de Tema, no Gana. Esta foi uma iniciativa da indústria suportada por diversos países do G7++FOGG em parceria com a IMO e a INTERPOL. O MTISC-GdG fornece um serviço gratuito que visa proporcionar a segurança da navegação a operar ao largo da costa ocidental de África através do desenvolvimento de uma boa imagem situacional marítima e da sua distribuição (MTISC-GoG, 2016).

vi) *Instrument Contributing to Stability and Peace:*

No âmbito da componente de longo prazo do *Instrument Contributing to Stability and Peace* (IcSP)⁸ e em suporte à Estratégia e ao Plano de Ação da União Europeia para o Golfo da Guiné, está programado um financiamento adicional de 7,5 milhões de euros para um apoio mais amplo à segurança marítima no Golfo da Guiné (desde o Senegal até Angola). Inclui comunicações entre centros, partilha de informações e desenvolvimento de capacidades das zonas D e E (conforme apêndice C), gradualmente expandido a todas as outras zonas (ConselhoUE, 2015, p. 20).

⁸ O IcSP (Regulation (EU) N° 230/2014, 11 March 2014) faz parte de um conjunto de programas de desenvolvimento que constituem o *Development Cooperation Instrument* (Regulation (EU) N°233/2014, 11 March 2014) (Conselho da União Europeia, 2015, p. 13).



Apêndice F — Iniciativas bilaterais de cooperação no Golfo da Guiné

i) Iniciativas de Portugal:

Portugal é um país com um bom conhecimento da realidade africana, fruto do longo passado em comum com a região. Partilha um bom relacionamento com os países do Golfo da Guiné, região que abrange cinco países da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), designadamente Cabo Verde, Guiné-Bissau, S. Tomé e Príncipe, Guiné-Equatorial e Angola, quatro dos quais lusófonos (figura 15), constituindo, desse modo, a língua portuguesa um fator unificador na região (CPLP, 2016).



Figura 15 - Países da CPLP no Golfo da Guiné

Fonte: (CPLP, 2016)

Com efeito, residem importantes comunidades portuguesas nestes países, sendo que o contrário também se verifica, residindo também em Portugal importantes comunidades dos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP). Esta proximidade proporciona um elevado potencial para a cooperação económica (importação de recursos e exportação de produtos e serviços), nomeadamente com Angola. Porém, expõe fortemente Portugal às inseguranças do Golfo da Guiné: narcotráfico, imigração ilegal, terrorismo e afetação da produção e/ou exportação de hidrocarbonetos.

No que diz respeito ao fortalecimento das relações de cooperação e confiança entre os Estados da região, destacamos várias iniciativas, designadamente: G7 ++ *Friends of Gulf of Guinea*, como anteriormente referido; a permanente Cooperação Técnico-Militar



(CTM); o apoio à hidrografia e ao assinalamento marítimo; o treino operacional providenciado no âmbito da participação em exercícios internacionais *Saharan* e *Obangame Express* e em missões de presença naval; a iniciativa “Mar Aberto” com a finalidade de apoiar no desenvolvimento de atividades tendentes à edificação de capacidades próprias dos países parceiros, no quadro da estrutura superior das Forças Armadas, dos sistemas de segurança marítima e de autoridade marítima; e os acordos bilaterais para a Fiscalização Marítima, como o que foi assinado com Cabo-Verde em 2006 (PRT; CVE, 2006).

Devemos ainda salientar a existência em Lisboa de organismos europeus ligados à Segurança Marítima no Atlântico, designadamente o MAOC-N e a EMSA. Sendo espectável num futuro próximo a instalação do Centro Internacional de Segurança Marítima para o Atlântico (CISM-A), também em Portugal. Este centro irá potenciar as capacidades daqueles organismos; incrementar o desenvolvimento das capacidades das Marinhas e Guardas Costeiras Africanas e a segurança marítima no Atlântico; contribuir para a coordenação dos esforços e iniciativas internacionais; assegurar a coerência das ações de capacitação; melhorar o CSM e a partilha de informação; e contribuir para uma abordagem à capacitação marítima integrada, compreensiva e de longo termo.

ii) Iniciativas dos Estados Unidos:

Os Estados Unidos têm vindo a intensificar as suas iniciativas de segurança e presença geoestratégica em África e em particular no Golfo da Guiné. O governo americano, de um modo muito mais intenso que os demais parceiros, criou várias iniciativas para concretizar essa estratégia para África, nomeadamente através das iniciativas *African Partnership Station* (APS), *Africa Contingency Operations Training and Assistance* (ACOTA), *Africa Centre for Strategic Studies* (CESA) e o estabelecimento do U.S. *Africa Command* (AFRICOM), a mais ambiciosa (Ukeje & Ela, 2013, p. 30).

O *Africa Partnership Station* é um programa criado em 2007 pelo U.S. *Naval Forces Africa's* (NAVAF), a componente naval destacada do AFRICOM. O seu objetivo é providenciar segurança marítima, na vertente *safety* e *security*, operando em cooperação com parceiros regionais e internacionais, tendo em vista a melhoria do CSM, das capacidades de resposta e das infraestruturas no Golfo da Guiné (AFRICOM, 2014).

O APS, em conjunto com outros parceiros internacionais, desenvolveu os exercícios *Obangame Express* e *Saharan Express* com a finalidade de desenvolver os esforços



regionais de segurança marítima e reforçar a coordenação entre os Centros Regionais de Segurança Marítima, CRESMAC e CRESMAO, e o centro de operações marítimas da 6ª Frota americana (U.S. Navy, 2016a). Em 2016 estes dois exercícios foram fundidos, com o intuito de aumentar o número de parceiros envolvidos, dando origem ao exercício *Obangame Express/Saharan Express 2016* (OESE16). Decorreu no período de 14 a 25 de março, incidindo especificamente no combate à pirataria, na segurança energética, no combate à pesca ilegal e narcotráfico (U.S. Navy, 2016b).

A *Africa Contingency Operations Training and Assistance* é uma iniciativa que tem como missão melhorar as capacidades e potencialidades dos parceiros africanos, instituições regionais e os recursos para a manutenção da paz no continente como um todo, para que os países da região possam planear, treinar, implementar e manter uma estrutura regional profissionalmente competente que consiga fazer face aos desafios com o mínimo de assistência internacional (U.S. Department of State, s.d.).

O *Africa Centre for Strategic Studies* (CESA) foi criado em março de 1999 com sede em Arlington, Virgínia. Tem como objetivo contribuir para a segurança Africana com base no entendimento, providenciando uma plataforma confiável para o diálogo, construindo parcerias duradouras e desenvolvendo soluções estratégicas (CESA, s.d.).

Outra iniciativa dos Estados Unidos de apoio à região é levada a cabo pelo U.S. *Cost Guard Law Enforcement Detachments* (LEDETs) através do empenhamento de 18 embarcações cabinadas (*Response Boats*), com capacidade para busca e salvamento, fiscalização marítima, controlo do narcotráfico e imigração ilegal, em nove países do Golfo da Guiné. O LEDETs destacou ainda equipas para formação de longo termo na Libéria (U.S. Coast Guard, 2015, p. 12).

O *African Maritime Law Enforcement Partnership* (AMLEP) é um programa que permite aos países parceiros africanos fomentar a segurança marítima e aumentar Conhecimento Situacional Marítimo na sua região por meio de operações de fiscalização combinadas (AFRICOM, 2014).

iii) Iniciativas de França:

A região do Golfo da Guiné é uma região essencialmente francófona (figura 16). Com efeito a influência social e cultural francesa associada à sua dependência energética da região determina a contribuição da França na salvaguarda da segurança marítima no GdG através da implementação de duas estruturas: o programa para *Reinforcement des*



Capacities africaines au Maintenanant de la Paix (RECAMP) e o *Maritime Security Support Programme* (ASECMAR) (Ukeje & Ela, 2013, p. 29).



Figura 16 - Países francófonos do Golfo da Guiné

Fonte: (OIF, 2013)

Em 1990 a França iniciou as suas iniciativas de cooperação na área da segurança e defesa em África. Com efeito, desenvolveu e implementou o RECAMP para ajudar a melhorar a capacidade de manutenção da paz dos países francófonos na região e criou a missão *Corymbe*, uma operação militar da Marinha Francesa. O seu objetivo, além de apoiar a segurança marítima, foi o de garantir a presença francesa contínua na costa Ocidental Africana de modo a proteger os seus interesses económicos na região (Ukeje & Ela, 2013, p. 29).

Em 2011 criou o projeto ASECMAR para apoiar a reforma do sector da segurança marítima no Golfo da Guiné. Inicialmente o apoio incidiu sobre Benim, Togo e Gana, tendo mais tarde sido ampliado para incluir a Nigéria, a Costa do Marfim e República da Guiné. Este projeto incide em quatro áreas prioritárias de cooperação, designadamente: institucional, capacidade e económica; naval e marítima; policial e judicial; e desenvolvimento (France Diplomatie, 2014).

iv) Iniciativas do Brasil:

O Brasil tem interesse na manutenção da estabilidade e segurança permanente no Atlântico Sul, como potência regional tem assumido um papel de liderança nesse sentido. É um país membro da CPLP, tem interesses económicos em alguns países no Golfo da



Guiné, desse modo tem realizado esforços para a manutenção da paz na região, evitando em simultâneo que a criminalidade daquela região possa alastrar à sua costa.

Com efeito tem vindo a desenvolver ações para que países africanos fortaleçam os seus meios nacionais, em particular as Marinhas e Guardas Costeiras, para que possam exercer plenamente as funções de fiscalização e defesa dos seus espaços de responsabilidade. As iniciativas de cooperação do Brasil incluem, além da oferta de vagas nas suas escolas militares para formação de oficiais e praças, a realização de operações militares conjuntas, navais e aéreas, de combate à pirataria no GdG com parceiros regionais e internacionais. De salientar os exercícios militares multinacionais com parceiros africanos, designadamente o *Atlasur*, o *Atlantic Tidings* e o IBSAMAR (*India, Brazil, South Africa Maritime*) e a participação nas iniciativas dos Estados Unidos na região (Ministério das Relações Exteriores, 2013).

Em continuidade à cooperação prestada, o Brasil patrocinará a participação de dois militares de cada membro africano da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) no Seminário sobre Vigilância Marítima que será realizado em Salvador em outubro de 2013. O evento contribuirá para a formação de oficiais e praças envolvidos em atividades de vigilância marítima.

O Brasil apoiou ainda a criação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)⁹, estabelecida em 1986 por meio da Resolução 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas. A ZOPACAS tem por objetivo evitar a proliferação de armas nucleares na região e outras armas de destruição massiva, e reduzir ou eventualmente eliminar, a presença militar de países externos à organização. A organização procura formas de integração e colaboração regional, designadamente cooperação económica e comercial, científica e técnica, política e diplomática (Ministério das Relações Exteriores, 1986).

⁹ A ZOPACAS integra 24 países banhados pelo Atlântico Sul: África do Sul, Angola, Argentina, Benim, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné-Conacri, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai.